MAQUINAS DE GUERRA

142

ENCICLOPEDIA DE LAS ARMAS DEL SIGLO XX

1.50

PLANETA-AGOSTINI

Buques de asalto de la segunda guerra mundial

10142

9 788439 502722

225 PTAS.

H.SANABRIA

14.70

DGP DICOSA

SIN IVA

Buques de asalto de la II guerra mundial

Nacida de la necesidad, la capacidad de los Aliados de realizar asaltos anfibios contribuyó en gran medida a la posterior derrota de las potencias del Eje. Su desarrollo fue asombrosamente corto, ya que tras la caída de Francia los Aliados tendrían que realizar un desembarco en el canal de la Mancha, al tiempo que la guerra en el Pacífico exigía una nueva forma de combate.

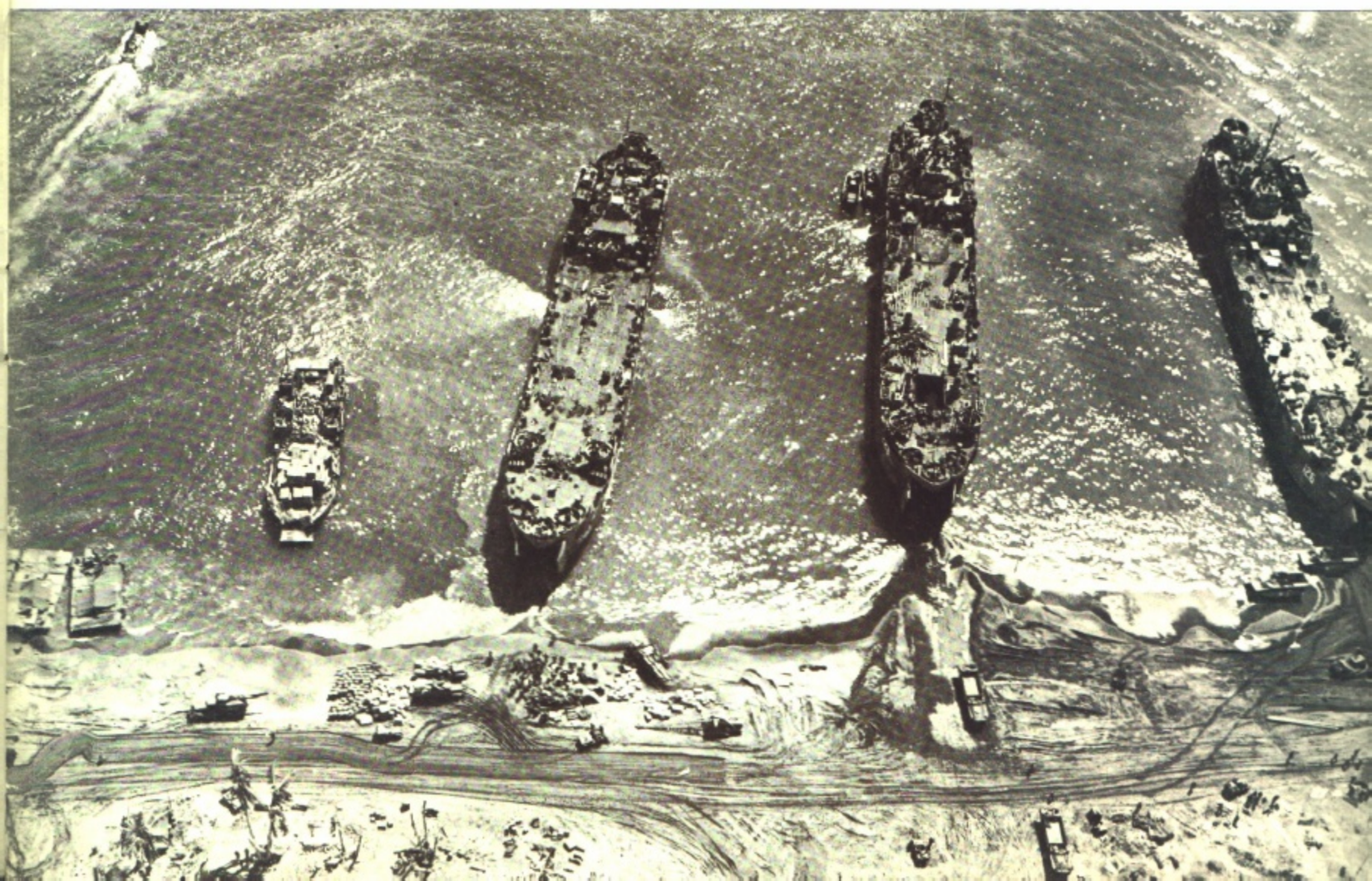
Un carro de combate medio norteamericano desembarca en algún lugar del Mediterráneo desde un LST (Buque de Desembarco de Carros). El LST, se convirtió en el buque de asalto anfibio normalizado más utilizado desde Normandía hasta el Pacífico.

Aunque a finales de años treinta las fuerzas armadas de los distintos países europeos pensaban que la guerra sólo era cuestión de tiempo, su forma aún resultaba difícil de predecir, de modo que los recursos disponibles para rearme se gastaron en las direcciones usuales. El sometimiento total de Europa ante las tropas del Eje y, más tarde, el Extremo Oriente cambió la situación por completo. Ambas áreas necesitaban reconquistarse a través del transporte de numerosas fuerzas de los Aliados a través de distancias muy considerables. Los puertos existentes, incluso en el caso de acceder a ellos, serían destruidos o fuertemente defendidos y lo deseable se cifraba en colocar todo el potencial «sobre la playa» y así mantener la iniciativa. Antes de la guerra no se habían desarrollado demasiado aspectos relacionados con las lanchas de desembarco pero, a partir de Dunquerke, los británicos rápidamente llevaron a cabo sus conceptos y se los pasaron después a EE UU para su ejecución bajo los acuerdos del Préstamo y Arriendo. Al entrar EE UU en la guerra, ya habían acumulado la suficiente experiencia sobre su construcción.

La amplia armada de buques de guerra anfibia finalmente producida, podría agruparse en varios grupos importantes:

(a) los llamados Buques de Desembarco de Infantería o LSI, que variaban desde barcos de transporte de tropas ordinarios hasta aquellos que llevaban sus propias lanchas de desembarco;
(b) Buques Diques de Desembarco o LSD, para el transporte de grandes cantidades de lanchas de desembarco con un tamaño insuficiente para realizar travesías marítimas;
(c) lanchas de desembarco, menores que los buques anteriores, para llevar directamente a la playa vehículos, equipo y personal; las categorías (a) y (b) necesitaban fondear a distancia de la costa; y
(d) buques diversos que cubrían una gama tan variada como el fundamental Buque de Mando hasta el humilde, pero igualmente vital, Barcaza de Desembarco de Cocina.

Buques de desembarco de carros (LST, también apodados por sus iniciales en inglés como Blancos Grandes y Lentos) desembarcan suministros en el transcurso de las operaciones en Leyte. Dos días más tarde se produciría la mayor batalla naval de la historia, y el intento japonés de bloquear los desembarcos terminó en catástrofe en la titánica batalla del golfo de Leyte.

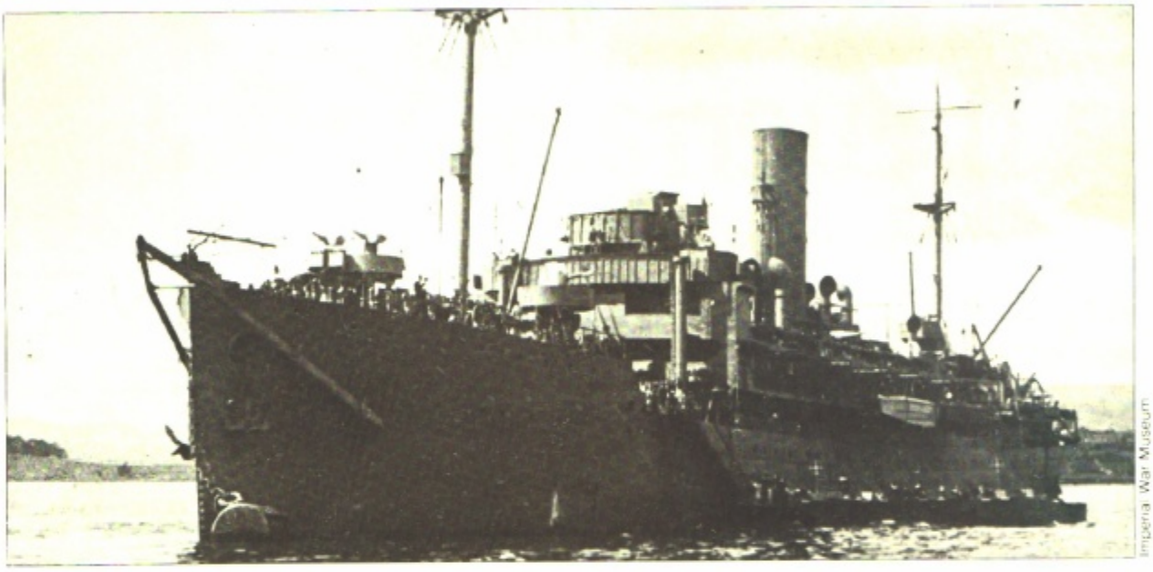


GRAN BRETAÑA/EE.UU.

Buque de Desembarco de Mando (LSH) y Buque Insignia de Fuerza Anfibia (AGC)

Las operaciones anfibias son muy complejas y, a pesar de los meticulosos planes para prevenir cualquier contingencia posible, todo aquello que pueda fallar terminará por salir mal. Los Buques de Desembarco de Mando se diseñaron para permanecer cerca de la playa y controlar las operaciones hasta que se pudiese instalar en la costa un cuartel general adecuado y después podía permanecer en posición mientras fuera necesario el apoyo naval. En principio, se empleó un buque de guerra de gran tamaño en el desempeño de esta función pero los barcos equipados adecuadamente para ello eran escasos, nunca tenían espacio suficiente y siempre estaban sujetos a órdenes de combate. Hasta 1942 no se introdujeron buques específicos para ello: se seleccionaron mercantes de desplazamiento medio (con espacio sobrado para su modificación) reconocidos de forma inmediata por la variedad de antenas de comunicaciones que se le añadieron. Estos buques manejaban un enorme volumen de comunicaciones, con lo que el Alto Mando de a bordo se veía incapacitado para decidir con rapidez y sobre la marcha en el momento de dar soluciones a cualquier problema surgido. En ocasiones, el Buque de Desembarco de Mando (LSH) incluso operaba como buque de dirección de aviones, una misión muy completa en sí misma que, normalmente, la efectuaba un Buque de Desembarco Director de Cazas (LSF) con el que trabajaba de modo muy estrecho. Para los grandes desembarcos se necesitaba más de un LSH y, en cualquier caso, la sustitución constituía una sensata precaución, sobre todo cuando el enemigo reconocía su importancia y centraba el fuego sobre ellos.

El HMS *Bulolo* constituyó una característica conversión británica iniciada como crucero mercante armado antes de ser modificado a LSI. Prestó servicio como LSH en Argelia, en el Levante, en Anzio y, finalmente, en Normandía, donde quedó dañado por los bombardeos. Otras importantes conversiones británicas fueron el HMS *Hilary*, *Largs* y *Lothian*. El equivalente norteamericano puede considerarse al Buque Insignia de Fuerza Anfibia (AGC), con cascos de C2 y C3 convertidos; de los primeros, se construyeron 17 unidades.

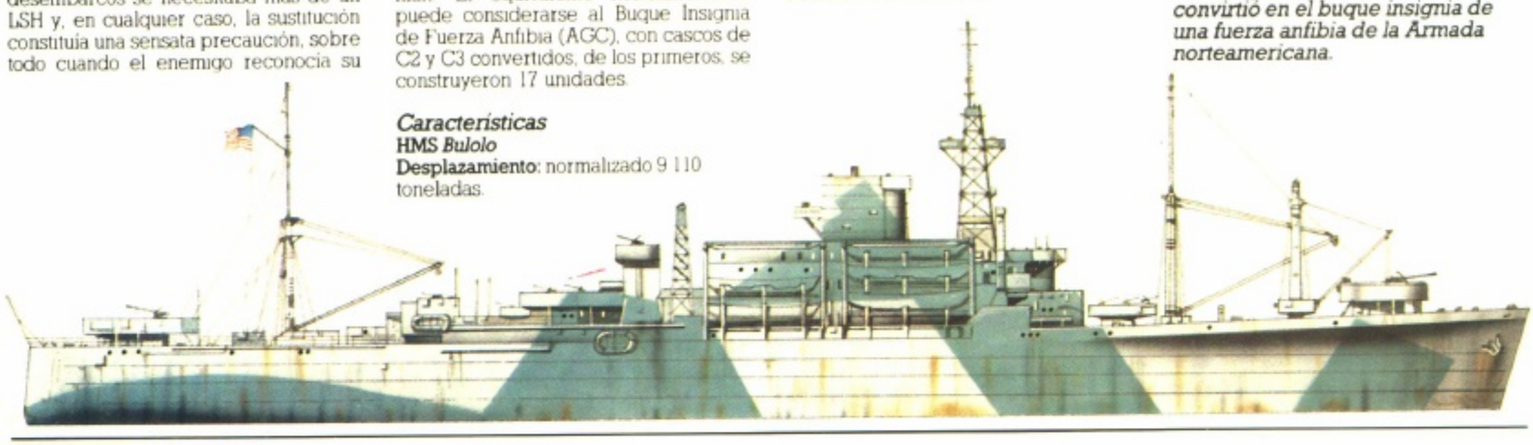


Imperial War Museum

***El HMS* Hilary**, *construido en 1931 como paquebote carguero, pasó la primera parte de la guerra como buque de transporte oceánico. En 1943 se le convirtió en buque de mando y se le equipó con complejos sistemas de comunicaciones.*

***El USS* Acon** *en principio un paquebote, en 1942 pasó a ser un transporte pero pronto se convirtió en el buque insignia de una fuerza anfibia de la Armada norteamericana.*

Características
HMS *Bulolo*
Desplazamiento: normalizado 9 110 toneladas.
Dimensiones: eslora 125,7 m; manga 17,8 m; calado 6,6 m.
Planta motriz: dos diesel que desarrollaban 6 300 hp a dos ejes.
Prestaciones: velocidad máxima 15 nudos.
Armamento: dos montajes antiaéreos dobles de 102 mm; cinco simples de 40 mm y 14 simples de 20 mm.
Capacidad: como LSI(L), seis LCP(L) y 258 soldados.
Dotación: 264 hombres.



GRAN BRETAÑA/EE.UU.

(Gran) Buque de Desembarco de Infantería (LSI(L))/Transporte (AP)

El Buque de Desembarco de Infantería o LSI(L) se empleó para la conducción de soldados desde distancias demasiado grandes para su embarque y apoyo en lanchas de desembarco. Muchos no eran más que conversiones básicas de paquebotes de pasaje y carga pero otros se reconstruyeron para funciones más específicas. Entre éstos se encontraba el trío de buques de la Glen Line *(Glenearn, Glengyle* y *Glenroy)* convertidos en 1941 después de un servicio inicial como buques de transporte de pretrechos y mando. Eran barcos nuevos y potentes construidos para el servicio con la Blue Funnel/Glen/Shire en Extremo Oriente, y la conversión exigía una gran subdivisión de los espacios de carga para servir de alojamiento a 1 300 personas. Se instalaron juegos adicionales de grúas para el almacenaje de 12 LCA y también se transportaban dos LCM más pesados en la cubierta, colocados por los cabrestantes del buque. En su origen, los navíos estaban adecuadamente armados en base a su alto valor, con ocho *pom-pom* de 2 libras pero, más tarde, contaron con seis cañones antiaéreos de 102 mm, cuatro cañones de 2 libras y hasta ocho Oerlikon de 20 mm. A pesar de su amplia participación, por ejemplo, en Creta, Siria, Malta y Dieppe, no se perdió ninguno de ellos. Hubo otros tres gemelos; de ellos, el *Breconshire*, de la línea Shire, se hizo famoso por sus travesías a Malta durante el asedio de ésta, hasta que se le hundió. El *Glengarry* era un cuarto buque Glen, en fase de construcción en Dinamarca en el momento en que al país lo invadie-

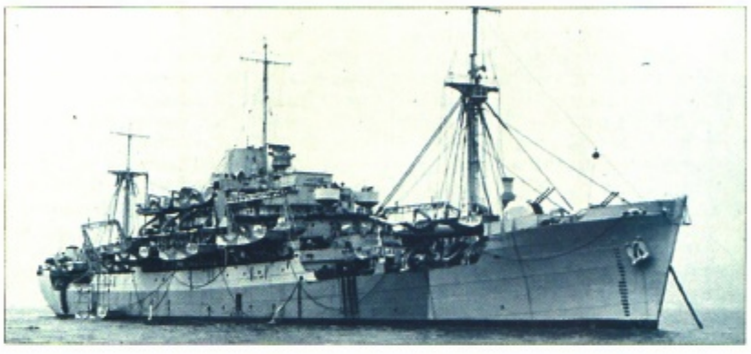
El* Empire Arquebus**, ***se construyó en Estados Unidos bajo el amplio programa norteamericano de comisión marítima y se cedió bajo el Préstamo y Arriendo. Era similar en muchos aspectos a las clases «General» y «Admiral» de la Armada norteamericana y se utilizó como transporte de infantería.

Imperial War Museum

ron los alemanes. Se modificó en el crucero auxiliar *Meersburg* y también sobrevivió a la guerra. El último fue el Blue Funneler *Telemachus*, convertido en el portaaviones de escolta HMS *Activity*.

AP era la categoría general de los transportes de tropas norteamericanas, modificado en APA por la clase más especializada de transporte de ataque. La mayoría provenían de conversiones básicas, pero hubo clases diseñadas de forma específica, como los «General» de 11 500 toneladas y los «Admiral» de 12 700 toneladas, con turbinas de vapor o propulsión turboeléctrica para unos 20 nudos. Aún continuaba su prestación tras la segunda guerra mundial.

Características
Clase «Glen»
Desplazamiento: 9 800 toneladas brutas.
Dimensiones: eslora 155,7 m; manga 20,3 m; calado 8,5 m.
Planta motriz: dos motores diesel que desarrollaban 12 000 hp a dos ejes.
Prestaciones: velocidad máxima 18 nudos; autonomía 22 250 km a 14 nudos.
Armamento: tres montajes antiaéreos dobles de 102 mm, cuatro dobles o simples de 2 libras y de ocho a 12 simples de 20 mm.
Capacidad: las tripulaciones de dos LCM, 12 LCA, 232 lanchas de desembarco y 1 087 soldados.
Dotación: 291 hombres.



Imperial War Museum

Arriba. Requisados y puestos en servicio en 1939, el HMS Glenearn *y sus gemelos podían transportar unos mil soldados cada uno. Su armamento pesado los incluía en el grupo más importante de todos los LSI británicos.*

Abajo. El Llangibby Castle *puede considerarse un exponente de los muchos mercantes equipados desde 1942 a 1944 como buques de desembarco de infantería para las principales operaciones de desembarco europeas.*

GRAN BRETAÑA/EE.UU.

Buque de Infantería (Medio) (LSM(M))/Transporte de Alta Velocidad (APD)

En la primera guerra mundial, los paquebotes que cruzaban el Canal, a pesar de su corta autonomía, eran rápidos y mostraban una gran potencia, adecuada para su conversión. Lo mismo sucedió en la segunda guerra mundial pero, además, la invasión alemana de los Países Bajos suministró muchos excelentes buques belgas y neerlandeses, además de los británicos y franceses. El *Queen Emma (Koningen Emma)* y el *(Princess Beatrix (Prinses Beatrix)* se habían alistado en astilleros neerlandeses sólo unos meses antes del inicio de las hostilidades y, a pesar de ser buques de motor, tenían la ventaja de poseer pequeñas salas de maquinaria y una gran economía. Fueron convertidos en Buques de Desembarco de Infantería (Medios) o LSI(M) para asaltos a pequeña escala y sus amplias zonas de alojamiento resultaban ideales para una dotación de 600 hombres, la dotación, las tripulaciones de las lanchas de desembarco y personal del Ejército. Los soldados se trasladaban a la costa en seis LCA, izadas mediante grúas. También se transportaban con grúas dos LCM pero la capacidad de 39 toneladas de la maquinaria limitaba el empleo y la lancha tenía que cargarse previamente de vehículos mediante cabrestantes. Ambos buques llevaron el grueso de la fuerza en la incursión de Diepee y todos volvieron a salvo.

Los APD, o Buques norteamericanos de Transporte de Alta Velocidad no eran estrictamente similares en la función diseñada pero, a menudo, se emplearon como tales. El primer grupo comprendía 32 destructores de cubierta corrida muy parecidos (los venerables *«four pipers»)*. Al reducir los espacios de maquinaria de proa, se creó alojamiento para unos 150 soldados, aunque en travesías cortas se podían llevar 200, incluso sólo con la mitad de la potencia, lograban alcanzar 23 nudos. En la parte superior se eliminaron dos chimeneas y todos los tubos lanzatorpedos, y se añadieron cuatro LCP(R) con grúas. Estas lanchas de 11 m podían desembarcar cada una hasta 36 soldados. Tenían un peso de unas seis toneladas cada una en los pescantes y debieron suponer un problema de estabilidad para unos buques de obra viva tan estrecha. A estas conversiones de destructores siguieron casi diez reconstrucciones de Destructores de Escolta (DE) de tamaño y velocidad semejantes. Éstos llevaban cuatro LCVP, colocados por parejas bajo dos característicos pescantes en caballete. Se podía transportar hasta 150 soldados, cuatro carros de combate, cuatro obuses y hasta 255 m^3 de pertrechos, munición y combustible.

Características
Clase «Queen Emma»
Desplazamiento: 4 140 toneladas brutas.
Dimensiones: eslora 115,8 m; manga 14,4 m; calado 4,6 m.

Imperial War Museum

Planta motriz: dos motores diesel que desarrollaban 13 000 hp a dos ejes.
Prestaciones: velocidad máxima 22 nudos; autonomía 12 970 km a 13 nudos.
Armamento: dos cañones antiaéreos de 76 mm, dos simples de 2 libras y seis simples de 20 mm.
Capacidad: dos LCM, seis LCA, la tripulación de 60 lanchas de desembarco y 372 soldados.
Dotación: 167 hombres.

El HMS Princess Beatrix *era relativamente rápido pero de escasa autonomía. Este hecho no constituyó una traba importante en las operaciones costeras en Europa y, junto a su gemelo y varios transbordadores ex belgas, participó en la incursión de Dieppe.*

Algunos destructores de cubierta corrida y cuatro chimeneas de la Armada norteamericana fueron convertidos en transportes rápidos para utilizarse en los «asaltos de islas» de la guerra del Pacífico. Sólo uno se fue a pique de entre los 94 convertidos con éxito en destructores de escolta.

GRAN BRETAÑA

Buque de Desembarco de Carros Mk 1 (LST(1)), tipo «Maracaibo»

Ya en 1940, la enérgica mente de Winston Churchill estaba orientada hacia asuntos ofensivos y percibió la necesidad de un buque capaz de poner sobre la playa y «en cualquier parte del mundo», vehículos y medios acorazados. Se podían haber diseñado buques definitivos para esta revolucionaria función pero, por aquellas fechas, a la hora de probar este concepto sólo eran factibles las conversaciones. El problema aparecía como algo difícil de resolver, pues una playa con una pendiente bastante adecuada para la operación tendría unos accesos poco profundos. Esto exigía un buque lo suficientemente grande para realizar una travesía oceánica y alojar, al mismo tiempo, la carga planeada, pero con un calado no muy profundo que pudiese poner su proa en la playa.

Los buques elegidos para la conversión fueron el *Bachaquero*, *Misoa* y *Tasajera*, botados en 1937-38 y empleados en operaciones británicas de transportar petróleo desde el poco profundo lago Maracaibo de Venezuela y, por ello, diseñados con un adecuado calado de sólo 3 m. Su diseño original presentaba cubierta de torretas, con las cubiertas exteriores flanqueando un profundo túnel central. Dado que la proporción eslora/manga del buque alcanzaba sólo 6:1, disponían de espacio sobrado, una vez que las cubiertas laterales eran blindadas. La desventaja residía en que la cubierta de carros resultante estaba muy por encima de la línea de flotación, hecho que dificultaba el diseño de la rampa de proa. Al final, se modificó la ya pronunciada proa con una compuerta rectangular plana, abisagrada en su extremo inferior. Esto permitía la instalación, en dos tiempos, de una rampa que bajaba con una pendiente interna bajo el control de varias grúas. La primera etapa de 21,6 m proporcionaba una extensión de 16,5 m. A pesar de permitir el desembarco seco de un carro de combate de 30 toneladas, necesitaban mucho espacio interno. Los «Maracaibo» pueden considerarse los primeros LST y, aunque lejos de ser los ideales, estos buques Mk 1 o LST(1) demostraron la utilidad de trabajar en las playas de forma controlada, el valor de la buena subdivisión y la necesidad de un espacio de lastre bien distribuido. Curiosamente, ni siquiera la «última palabra» en LST consiguió más del 17 por ciento de las playas del mundo y el medio de desembarco de colchón de aire LCAC norteamericano de 1985, no pasó más allá de un 70 por ciento.

Características

LST(1) tipo «Maracaibo»
Desplazamiento: 4 890 toneladas.
Dimensiones: eslora 116,5 m; manga 19,5 m; calado 4, m; calado de desembarco 1,3 m a proa.
Planta motriz: dos grupos de motores de vapor alternativos que desarrollaban 3 000 hp a dos ejes.
Prestaciones: velocidad máxima 11 nudos; autonomía 12 000 m a 10 nudos.
Armamento: dos morteros fumígenos de 102 mm y cuatro cañones antiaéreos simples de 2 libras y seis de 20 mm.
Capacidad: dos LCM, 20 carros de combate de 25 toneladas y 207 supernumerarios.

Imperial War Museum

El primero de los buques de desembarco de carros fue el HMS* Bachaquero, *un buque cisterna tipo «Maracaibo» convertido. Aquí se le observa en Alejandría, en marzo de 1943.

Dotación: 98 hombres.
(El *Tasajera* era algo más pequeño.)

GRAN BRETAÑA

Buque de Desembarco de Carros Mk 1 (LST(1)) tipo «Boxer»

Nunca se consideró a las conversiones de LST «Maracaibo» como algo más que útiles prototipos, pues su velocidad de 10 nudos fue criticada como insuficiente para posibles travesías marítimas hacia una distante zona de asalto. A pesar de que como exigencia de diseño una velocidad superior se oponía a la necesidad de un calado poco profundo, compuertas de proa y gran capacidad, los primeros LST de construcción específica, el trío de Buques de Desembarco de Carros Mk 1 tipo «Boxer» de la *Royal Navy*, lograban alcanzar los 17 nudos. La compuerta de proa y la rampa se consideraron esenciales y, como se necesitaba una proa marinera, se adoptaron una pareja de compuertas abisagradas en posición vertical (las primeras, construidas por Harland and Wolff y, más tarde, empleadas en muchos transbordadores de vehículos de la posguerra) y, detrás de ellas, se colocó un grupo de compuertas transversales estancas, en lugar de una mampara convencional. Se podían almacenar 13 carros de combate de 40 toneladas o de 20 ó 25 toneladas en la cubierta de carros, que constituía también la cubierta de obra maestra, muy cerca de la línea de flotación y evitaba cualquier levantamiento o ajuste de la rampa. Se perdió mucho espacio en esta cubierta, en primer lugar a causa de la enorme rampa de almacenaje de a bordo, necesaria para cubrir hasta la orilla la distancia de 30 m y, en segundo lugar, por la deliberada reducción de superficie que minimizaba los efectos del agua en caso de inundación. La subdivisión lateral resultante permitía la instalación de una planta motriz de vapor suministradora de la elevada potencia exigida. Esta maquinaria se colocó en el centro del navío, con las tomas de aire y la chimenea desplazadas a estribor. En la cubierta más alta existía espacio para almacenar hasta 27 camiones de tres toneladas. Había una escotilla en la popa, detrás de la superestructura, servida por una grúa de 40 toneladas utilizable en la descarga de los vehículos en el caso de desperfectos en la compuerta de proa. La complejidad de los «Boxer» *(Boxer, Bruizer* y *Thruster)* impidió que el primero no estuviera listo hasta comienzos de 1943, cuando ya sus principales características se habían incorporado a los LST(2), muy superiores. La velocidad y autonomía de los «Boxer» los hizo adecuados para su conversión a LSF.

El HMS* Boxer, *después de su construcción en 1943; fue el primer buque pensado desde un principio como un LST. De complicado diseño, los tres buques alistados fueron postergados en favor de los LST(2).

Características

LST(1) tipo «Boxer»
Desplazamiento: normalizado 3 165 toneladas, a plena carga 5 410 toneladas.
Dimensiones: eslora 121,9 m; manga 14,9 m; calado 1,7/4,4 m.
Planta motriz: dos grupos de turbinas de vapor engranadas que desarrollaban 7 000 hp a dos ejes.
Prestaciones: velocidad máxima 17 nudos; autonomía 14 800 km a 14 nudos.
Armamento: dos morteros fumígenos de 102 mm y cuatro cañones antiaéreos simples de 2 libras y ocho antiaéreos simples de 20 mm.
Capacidad: 20 carros de combate medios o 13 pesados, 27 camiones cargados y 193 soldados.
Dotación: 169 hombres.

Imperial War Museum

Imperial War Museum

Durante la invasión de Normandía los tres «Boxer» se convirtieron en LSF (Buques de Desembarco de Dirección de Cazas).

GRAN BRETAÑA/EE UU

Buque de Desembarco de Carros Mk 2 (LST(2))

Incluso mientras los tres LST(1) se encontraban aún en las primeras fases de construcción, antes de Pearl Harbour y la entrada de EE UU en la guerra, se advirtió sobre la necesidad de grandes cantidades de lanchas de desembarco para el asalto que precedería a la conquista de Europa. Sólo la construcción en Estados Unidos y bajo el Acuerdo de Préstamo y Arriendo podría producir estas cantidades, aunque los buques tendrían que ser capaces de cruzar el Atlántico. La concepción del Buque de Desembarco de Carros Mk 2 o LST(2) fue, a pesar de las insistentes reivindicaciones norteamericanas, totalmente británica y se realizó en Washington en detalle por una misión británica en el invierno de 1941-42, haciéndose el primer encargo en febrero de 1942.

Las principales diferencias con el LST (1) consistieron en la adopción de la disposición en la popa de los motores, una proporción eslora/manga más pequeña y una aceptable velocidad máxima de 10 nudos. En EE UU se disponía de un diesel, tipo locomotora, adecuado. Dos de ellos desarrollaban suficiente potencia y tenían una altura limitada de forma que se pudiese prolongar la cubierta de carros sobre el espacio de la maquinaria y aprovechar así toda la eslora útil del buque. Mediante la adopción de una forma pronunciada y ancha, se reducía de forma considerable el calado cargado; el buque podía lastrarse para travesías marítimas y, para desembarcar, era posible orientarlo desde la popa para conseguir un calado muy pequeño en la proa. Esto, a su vez, permitía que el buque tocase fondo mucho más cerca de la orilla y sólo se instaló una corta rampa dentro de las compuertas de proa, abisagradas en forma vertical. En playas con una pendiente mínima de 40 cm, esto suponía para los vehículos mucha agua que atravesar y de ahí que comenzasen las investigaciones para hacerlos estancos. Sólo con la adopción en 1943, de pontones para la rápida construcción de muelles del buque a la orilla, se consiguió resolver el problema.

La espaciosa cubierta superior, obstaculizada sólo por las angostas salidas de la cubierta de carros, estaba atendida por una escotilla y un elevador (o una rampa en las versiones posteriores). Se utilizaba para el almacenaje de vehículos más ligeros o, si hacía falta, de un LCT (5) o un LCT (6). Las cabrias pesadas de gravedad podían instalar hasta seis LCVP para su empleo como botes salvavidas o lanchas de utilidad general.

El LST (2) se convirtió en el buque normalizado de asalto y desempeñó un papel indispensable en todos los escenarios; entre 1942 y 1945 se construyeron 1 077 unidades.

Características

LST(2)

Desplazamiento: normalizado 1 490 toneladas, a plena carga 2 160 toneladas.
Dimensiones: eslora 100 m, manga 15,2 m, calado de 0,9 a 2,9 m.
Planta motriz: dos motores diesel que desarrollaban 1 800 hp a dos ejes.
Prestaciones: velocidad máxima 10,5 nudos; autonomía 11 100 km a 9 nudos.
Armamento: un cañón bivalente de 127 ó de 76 mm que se eliminaban al llevar completa la batería secundaria de dos antiaéreos dobles y cuatro simples de 40 mm y 12 simples de 20 mm.
Capacidad: dos LCVP, 18 carros de combate pesados, 27 camiones o un LCT (5) y 163 soldados.
Dotación: 211 hombres.

Imperial War Museum

Arriba. El LST 216 después de su conversión en buque de dirección de cazas. Las salas construidas en la cubierta de carros incluían las de comunicaciones, control de caza y equipo de radar.

Abajo. Descarga de equipos en Anzio desde un LST(2). Tales escenas se convertirían en algo cotidiano en todos los escenarios marítimos de la guerra, con los ubicuos LST en continuo ir y venir.

US Army

GRAN BRETAÑA/CANADÁ

Buque de Desembarco de Carros Mk 3 (LST(3))

El LST(2) cubrió las necesidades de los norteamericanos de tal forma que Gran Bretaña tuvo dificultades para conseguir del programa de construcción que ellos mismos habían iniciado cantidades adecuadas. Se necesitaban 80 y se decidió improvisar sobre el diseño del LST(2), con 45 unidades a construir en Gran Bretaña y el resto en Canadá. Surgieron dos problemas importantes.

En primer lugar, los motores diesel empleados por los norteamericanos estaban completamente comprometidos y, puesto que no existía alternativa para los británicos, debió especificarse a los motores alternativos simples de vapor, utilizados en el programa de fragatas. Dado que los buques de guerra anfibia exigían una prioridad igual o más alta que el de las fragatas, esto no ocasionó demasiados problemas, pero la maquinaria y sus calderas eran muy grandes y pesadas y se introducía en el espacio de la cubierta de carros de combate, por lo que el buque, en playas de declive mínimo, tocaba fondo por la popa, en lugar de hacerlo por la proa.

El segundo problema residía en las técnicas de construcción, pues debido a la falta de experiencia de los astilleros británicos y canadienses respecto a soldaduras a gran escala, se necesitaban los remaches. Incluso a pesar de adoptar diversas medidas para facilitar la construcción, el Buque de Desembarco de Carros Mk 3 LST(3) tardó más tiempo en construirse y su poco eficaz casco resultó problemáticamente lento. Aunque era mucho más largo para alojar la maquinaria de vapor y disponía de una potencia tres veces superior, el LCT(3) sólo lograba ser 3 nudos más rápido que el norteamericano LST(2) de diesel. No se incluyó combadura en la cubierta más alta; esta medida resultó contraproducente, pues el agua era muy difícil de evacuar.

El LST(3), con su calado más profundo, tendía a tocar fondo más lejos de la playa y como compensación parcial, se le incorporó una rampa de proa de doble sección a pesar de constituir los muelles flotantes, otra vez, una respuesta de éxito. Los LST(3) estaban muy bien construidos y llevaban los LCA bajo sus grúas de gravedad, así como capacidad para almacenar hasta siete LCM(7) en la cubierta superior. Se descargaban por medio de una cabria SWL de 30 toneladas en el costado de babor. Por último se cancelaron algunas unidades del programa, pero los 44 buques británicos y los 28 canadienses alistados prestaron más de 20 años de servicio durante la posguerra.

Características

LST(3)

Desplazamiento: normalizado 2 255 toneladas, a plena carga 3 065 toneladas.
Dimensiones: eslora 105,4 m, manga 16,5 mm, calado de 1,4 a 3,5 m.
Planta motriz: dos grupos de motores alternativos de vapor que desarrollaban 5 500 hp a dos ejes.
Prestaciones: velocidad máxima 13,5 nudos; autonomía 14 800 km a 11 nudos.
Armamento: dos montajes antiaéreos dobles de 40 mm y seis antiaéreos simples de 20 mm.
Capacidad: cinco LCA, 15 carros de combate pesados o 27 medios, 14 camiones y 168 soldados.
Dotación: 104 hombres.

El «transbordador» de Normandía

La mayor operación anfibia de la historia tuvo protagonistas famosos y otros desconocidos, desde el solitario paracaidista perdido en la noche hasta los servidores de los cañones de los acorazados. Hubo un grupo, bastante olvidado y sin el que la invasión no habría sido posible, pues de él dependía el éxito o el fracaso de la misma hasta que se dispusieran de puertos adecuados. Sin las lanchas de desembarco y sus tripulantes, no se hubiese conseguido el triunfo en Normandía.

Todos hemos visto alguna vez la típica película bélica en la que brevemente aparecen las lanchas de desembarco. De forma invariable, la cámara pondrá su énfasis en los hombres o vehículos que desembarcan y muy poco se dirá o mostrará de la lancha en sí. Sin embargo, no sólo se necesitaba una enorme pericia, coraje y entrenamiento para gobernar estas lanchas, sin las que la segunda guerra mundial no se hubiera podido ganar. Las lanchas de desembarco, con armamento y blindaje ligeros, se utilizaron por centenares en todo tipo de combates: desde pequeñas incursiones de comandos hasta grandes y sangrientas invasiones. Los hombres que vivieron y, a menudo, murieron a bordo, han quedado en el olvido, ya que los medios de desembarco carecen del *glamour* de los buques de guerra pesados y todo ello a pesar de que aquellas representaban el coraje y la marinería que a lo largo de los siglos hicieron famosa a la *Royal Navy*.

El texto expuesto a continuación, en parte, se refiere a uno de estos hombres que navegó en un buque de desembarco en el período correspondiente a la segunda guerra mundial. Enrolado en la *Royal Navy* como grumete, se le destinó a un buque de desembarco poco después que Churchill dotara a la Armada con características anfibias. Terminó la guerra como fogonero de primera clase.

«Yo formaba parte de las Fuerzas Costeras cuando me transfirieron al buque de desembarco... lo que significaba que, de repente, formaba parte de una fuerza combinada. Recuerdo que nos entrenaron en 1943 en Poole –en condiciones de batalla, ya se sabe– y hasta diez días nos tuvieron en prácticas de desembarcos bajo fuego real. Puedo contarte que hubo bastantes accidentes y algunas bajas. Como es natural, sabíamos lo que se planeaba... Recuerdo que era finales de agosto o principios de setiembre de 1943 cuando recogimos en Gosport algunas LCT (Barcaza de Desembarco de Carros) y zarpamos con ellas hacia el Canal. Entonces, pasamos un día entero navegando arriba y abajo a 20 millas a lo largo de la costa francesa –ya se ve que era una maniobra de finta–, querían saber cómo reaccionarían los *Jerry*. Bien, ellos no hicieron nada, ni cañones ni nada. ¡Con todo, nosotros estábamos encantados de que no abrieran fuego con sus baterías costeras!»

Flotillas organizadas

El personal de los buques de desembarco se organizó en flotillas de hasta 1 000 hombres. Éste se asignaba, según las necesidades, a las LCT (Barcazas de Desembarco de Carros) o a los LST (Buques de Desembarco de Carros) y a otras unidades menores: LCA (Lanchas de Desembarco de Asalto, que transportaban comandos británicos o *ranger* norteamericanos), LCP (Lanchas de Desembarco de Personal), LCV

Imperial War Museum

La LCT 675 llega a la playa con su cargamento de carros Sherman, hombres y municiones. Las LCT(4) podían llevar seis carros de combate medios o 300 toneladas de carga. Aunque el tipo presentaba una construcción ligera, la LCT(4) era capaz de soportar una gran cantidad de daños.

Hacia Francia

La mayor de las flotas de invasión hasta ese momento organizada zarpó desde Gran Bretaña en la noche del 5 al 6 de junio de 1944: 2 727 buques de transporte de tropas y suministros, 2 500 lanchas de desembarco se aproximaron a la costa francesa escoltados por 700 buques de guerra, entre ellos cinco acorazados, 23 cruceros y 104 destructores. Se lanzaron cinco divisiones aliadas, dos norteamericanas, dos británicas y una canadiense; las últimas desembarcaron en las playas codificadas con los nombres de «Gold», «Juno» y «Sword», y los norteamericanos, en las de «Utah», y «Omaha». Una vez las primeras oleadas aseguraron la cabeza de playa, comenzó la carrera para suministrar combustible, municiones y más hombres antes que los alemanes lanzaran un contraataque. En «Omaha», la férrea resistencia de la 352.ª División alemana estuvo a punto de derrotar a los asaltantes norteamericanos.

(Lanchas de Desembarco de Vehículos, también utilizadas para transportar heridos desde la cabeza de playa) y LCM (Lanchas de Desembarco Mecanizado, con un camión o dos *jeep*).

«Sin embargo, las más divertidas eran las pequeñas y rápidas producidas por los *yanquis*. Los llamábamos «Eureka», ¿saben por qué? Se les utilizó durante los años de la Prohibición para la persecución de los traficantes de alcohol y podían llevar 15 comandos. Eran maravillosas para operaciones especiales, maravillosas.»

Los tripulantes de las lanchas de desembarco se entrenaron en Dartmouth, Poole e Inverary, entre seis y diez meses antes del Día D, siendo este último lugar donde se reunieron para zarpar hacia la costa sur.

«Pasé la mayor parte del tiempo en una LCT Mk 4. Llevaba una dotación de 14 hombres (de ellos, cuatro oficiales) y normalmente, el patrón era el subteniente de mayor edad. El calado oscilaba entre 90 y 150 cm cargado. Los oficiales se alojaban en la timonera y todos nosotros en la cocina, a popa. Esta media tres por tres metros y la única forma de entrar o salir de ella era a través de una escala y una escotilla de 60 cm de diámetro. Podíamos llevar hasta seis Sherman y la lancha estaba impulsada por motores diesel Paxman Ricardo.

Comandos de la *Royal Navy*

Otro grupo importante de hombres, muy poco conocidos por el público en general, fueron los comandos de la *Royal Navy*. Mientras que la mayoría de las personas saben de que los primeros comandos fueron navales, hay poca gente que sepa que esa misión recayó en la *Royal Navy* después del Ejército y luego de los Reales Infantes de Marina (que reclaman, no sin razón, la realización de sus tareas en cualquier lugar) y consistió en retomar esta función. De hecho, los comandos de la *Royal Navy* tuvieron una tarea específica a lo largo de toda la guerra: realizar el primer desembarco con el objetivo de proporcionar guía hacia la costa a las lanchas de desembarco. Esto parece fácil, pero hay que tener presente que los comandos navales desembarcaban el día anterior, encontraban algún refugio donde guarecerse y esperaban allí hasta el momento en el que pudieran llevar a cabo la operación el resto de las tropas. Era uno de esos trabajos pletóricos de acción, de «muerte o gloria», hasta que las lanchas de desembarco llegaban en cantidades, por lo que la destreza de los comandos residía en no ser vistos. Como uno puede imaginar, la tarea requería un tipo de hombre muy especial, capaz de realizar este trabajo: la única unidad moderna preparada para cumplir hoy día estas misiones es el Escuadrón Especial de Botes de los Reales Infantes de Marina.

A veces las escenas de las playas pudieron ser caóticas, pero una vez que los combates se desplazaron tierra adentro, las fuerzas logísticas pudieron traer los dos millones o más de toneladas de suministros almacenados en el sur de Inglaterra.

una lancha de desembarco estaba dominada

A la derecha, un LCT(3) vuelve al mar con su ancla izada; a babor de su popa se observan dos LCT(4) en travesía hacia la costa, mientras que a estribor, una LCT(4) descarga. Las llamas en la lejanía proceden de los restos de una lancha de desembarco alcanzada y que ardió durante 18 horas, a la par que lanzaban balas en todas direcciones a medida que se quemaban sus municiones. A la izquierda, un buque mercante descarga suministros en una LCP que los transportará hasta la playa. El 6 de junio se lanzaron sobre Normandía unos 20 000 paracaidistas y desembarcaron desde el mar unos 130 000 hombres y aunque se alcanzaron muy pocos de los objetivos previstos, los desembarcos constituyeron un éxito completo.

Imperial War Museum

naturalmente por la personalidad de un hombre, el comandante. En un buque más grande un mal comandante puede ser anulado, en alguna medida, por el resto de los oficiales. Por la misma naturaleza de la estructura de mando, hay áreas completas donde su influencia (a veces negativa) se diluye. En tales ocasiones, una de las funciones de los oficiales más veteranos consistía en proteger a los hombres de la incompetencia de los oficiales más jóvenes. Como es obvio, en un pequeño y confinado buque de desembarco, este sistema podría no ser válido.

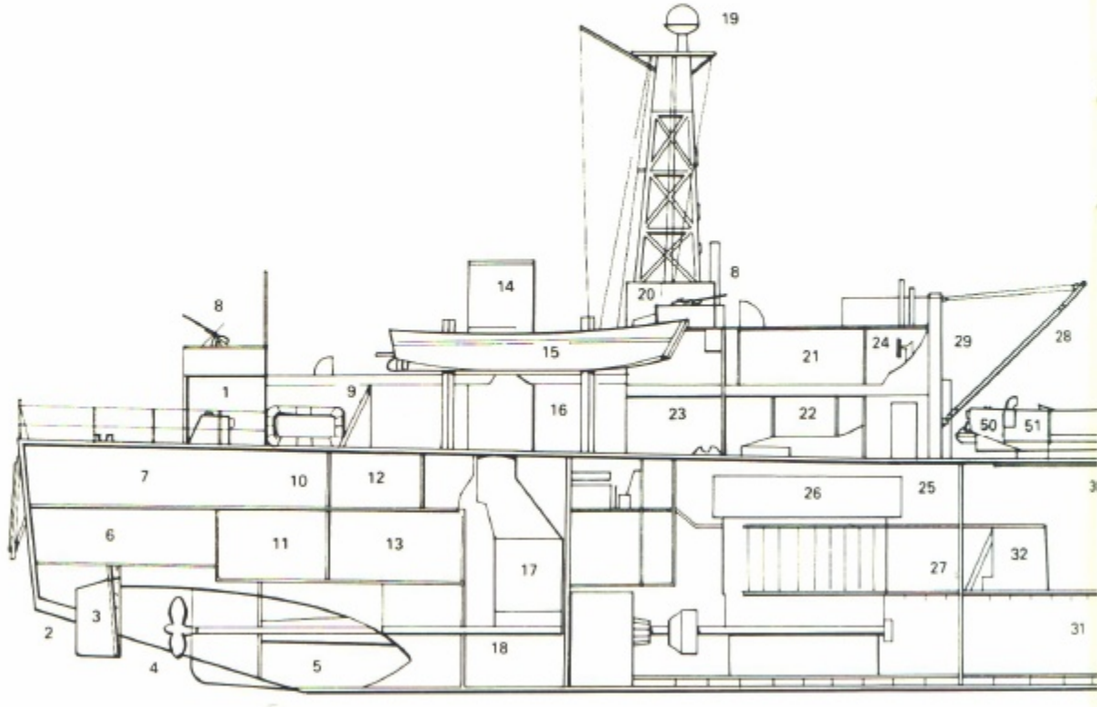
«Algunos comandantes eran tipo maravillosos –podrías ir con ellos a cualquier parte. Y, con uno en particular, lo hicimos. Entiéndanme, no porque él fuera tan encantador como eso, sino porque conocía su trabajo. Sin embargo, algunos otros... ya se sabe; tuvimos un comandante que era tan malo que casi nos dirigió a la perdición mientras atravesábamos el Canal. Desde luego si había una buena razón para ello: estaba borracho en aquel momento y nos obligó a virar hacia estribor cuando el resto del convoy seguía en frente. Como es lógico, sabíamos lo que haría pero también que no había peligro real, de modo que le dejamos que se encontrara consigo mismo. El otro tipo de comandante que tampoco nos gustaba era el demasiado entusiasta. Era la clase de tipo que ofrecía voluntarios a su buque y tripulación para cada tarea sucia y peligrosa en la que se corrieran riesgos innecesarios. Con todo, el primer comandante que mencioné era algo especial. Recuerdo muy bien al patrón que teníamos... un hombre de Stornoway que pasó mucho tiempo en un remolcador y que podía navegar a la estima tan fácilmente como cualquiera de nosotros puede conducir un automóvil. Fue en aquel lanchón en el que ganamos la *Blue Riblon* por el mayor número de travesías de un lado a otro».

Una LST(2), una LCT y un buque mercante desembarcan tropas en una playa de Normandía. En primer plano, la bandera blanca indica la posición del director de playa de la Royal Navy *y su equipo control.*

Las condiciones a bordo eran precarias, pero como buenos marineros que eran los tripulantes conseguían mantenerse, al menos, lo suficientemente limpios. «Hacías la colada y tu aseo personal al mismo tiempo. Cogías un cubo de agua caliente y primero lavabas los calzoncillos y la

Corte esquemático de un Buque de Desembarco de Carros Mk 3

1 Cabrestante
2 Quilla
3 Timones (dos)
4 Hélices
5 Pozo
6 Compartimiento servomotor
7 Comedor marinería
8 Cañón 20 mm
9 Cocina
10 Comedor suboficiales
11 Pañol
12 Santabárbara
13 Hospital
14 Chimenea
15 LCA en pescantes
16 Pescantes
17 Calderas
18 Eje
19 Radar
20 Local de radar
21 Puente
22 Comedor de oficiales
23 Camarotes oficiales
24 Caseta de gobierno
25 Sala máquina
26 Dos motores alternativos de vapor de 2 750 hp
27 Vestíbulo del tambucho
28 Grúa
29 Blindaje ligero puente
30 Tapa de escotilla
31 Agua potable
32 Comedor tropa
33 Sollados tropas
34 Gasoleo
35 Lastre de gasoleo
36 Lastre
37 Cubierta de carros
38 Carros Sherman
39 Tambucho
40 Escapes gases
41 Calzos
42 Rampas estibadas
43 Estiba de rampas
44 Cabrestante del ancla
45 Plataforma cañón
46 Puerta doble vertical
47 Rampa
48 Extensión rampa
49 LCA
50 Carburante
51 Dos motores Ford V-88 de 65 hp
52 Puertas acorazadas
53 Rampa
54 LCT Mk 6
55 Cabrestante
56 Pasarela
57 Ventilación
58 Puente
59 Caseta de gobierno
60 Blindaje ligero lateral
61 Blindaje ligero proel
62 Sollados dotación
63 Tres motores diesel Gray de 225 hp
64 Pescantes abatibles
65 Hélice
66 Combustible de lastre



camiseta, luego, el resto. Luego cogías el mismo cubo y te aseabas, vaciándolo sobre ti una vez colocado en el pantoque. Bien, no era el Ritz, pero tampoco estaba tan mal.»

Por alguna razón en sus horas de descanso los tripulantes de LCT jugaban a los naipes. Esto es extraño ya que el juego típico de la *Royal Navy* es el ludo, pero los chicos de las LCT se conformaban con las cartas, aunque no por dinero. «No, nosotros jugábamos por nuestra ración de ron. Por ejemplo, dividíamos un trago en 64 sorbos (sorbones) o en ocho tragos (tragones, por lo que obviamente en cada trago había ocho sorbos). El ron valía entonces más que su precio en oro. Alguien me preguntó el otro día si tomábamos drogas para mantenernos. Nos las necesitábamos. No las necesitábamos porque ¡teníamos nuestro ron!» No fue precisamente la *Royal Navy* la que apreció el valor del ron. Al iniciarse los entrenamientos para el Día D, los *ranger* norteamericanos comenzaron a adquirir rápidamente un fuerte gusto por él, ya que los buques norteamericanos eran (y todavía lo son) secos. Es más, como cualquiera que lo haya probado puede afirmar, el ron de la *Royal Navy* no tenía comparación. Podía, dependiendo de la fuerza y las circunstancias, hacerle a uno sentirse el hombre más valiente del mundo (¡sin perjudicar la habilidad de cada uno de funcionar al máximo!) o podía relajarlo hasta el punto de permitirle dormir en mitad del más estruendoso de los bombardeos. Los *ranger* sabían que era muy bueno, y afortunadamente, ellos tenían algo que los tripulantes de las LCT apreciaban mucho.

«Eran sus raciones «K». Eran las más queridas y gustosas que hayas probado y ellos las tenían en abundancia. Por ello solíamos cambiarles nuestro ron por sus raciones y todo el mundo contento.»

La playa «Omaha»

«Estos *ranger* eran buenos soldados. De los más bravos que vi luchar. Los llevamos hasta la playa «Omaha» y recuerdo cómo los observamos mientras avanzaban a través de aquellos acantilados casi verticales debido a que alguno de los primeros en llegar cometió un error y los enviaron al lugar equivocado. Entretanto, los *Jerry* se defendían con sus ametralladoras, apuntaban desde arriba de los acantilados y esparcían su fuego mortal sobre los *ranger*, como si regaras una pared sucia. Sin embargo, los *ranger* llegaron arriba y la mayoría ¡lo hicieron «cargados» de ron!»

De hecho, los alemanes, en la playa «Omaha» tenían poco más que ametralladoras debido a que el bombardeo naval dejó fuera de combate a la mayoría de los cañones más pequeños. Se dijo que había «defensa negativa» y que los alemanes habían sido «aplastados», aunque en los informes no se contaba con las ametralladoras, cañones contracarros, morteros y minas. Muchas lanchas de desembarco perdieron sus hélices sobre todo por las minas del tipo antipersonal fijadas a los caballos de frisia que formaban parte de las defensas sumergidas.

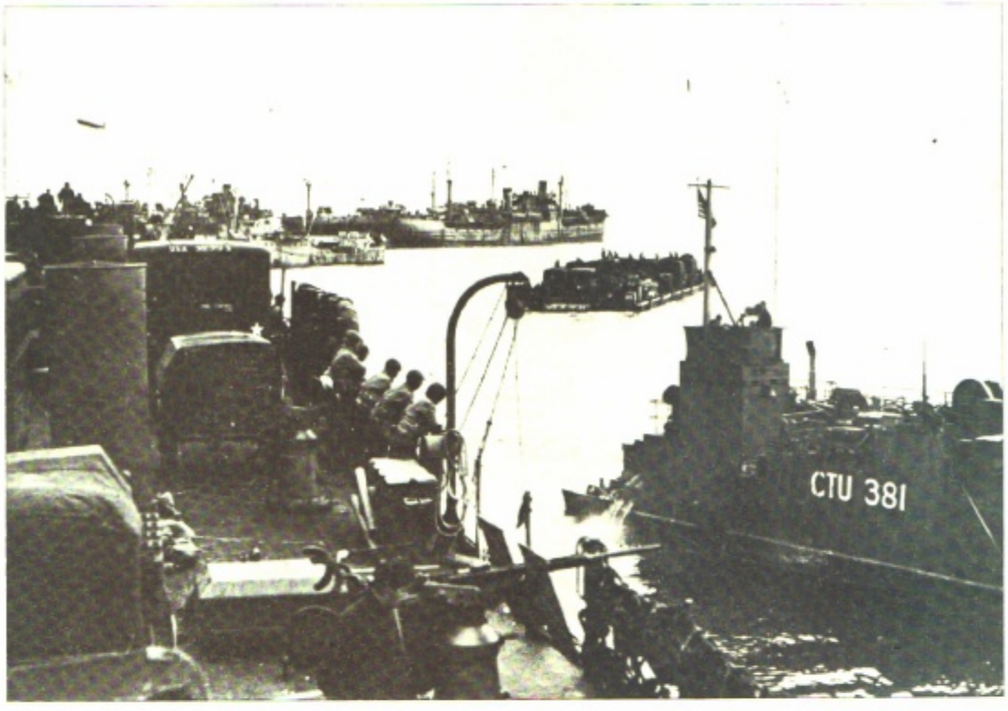
Una vez iniciada la invasión, el cruce del Canal se convirtió en pura rutina. «Cargábamos en Portland Hard y luego a esperar el buen tiempo. Si teníamos un rato libre podíamos pescar algo y luego cruzar hacia Francia. Todo ello nos llevaba 16 horas, navegando a 8 nudos. Allí descargábamos y volvíamos de regreso a Portland.»

«Cuando llegábamos, si había suerte, teníamos tiempo para tomar un trago en el puerto mientras cargaban nuestro buque de nuevo –tanto de combustible como suministros, así como todo aquello que tuviera que pasar al otro lado. Sin embargo, pienso que la mayor parte del tiempo nunca gozamos de la oportunidad de tomarnos dos pintas de cerveza. ¡Tan rápida era la operación de carga! Y así un día tras otro, y tras otro día... y tuvimos mucha suerte con el tiempo también. Sólo al quinto o sexto día tropezamos con algunas molestias cuando sobrevino una galerna de Fuerza 10, la única cosa que nos hizo retrasarnos.»

Tres chelines por día

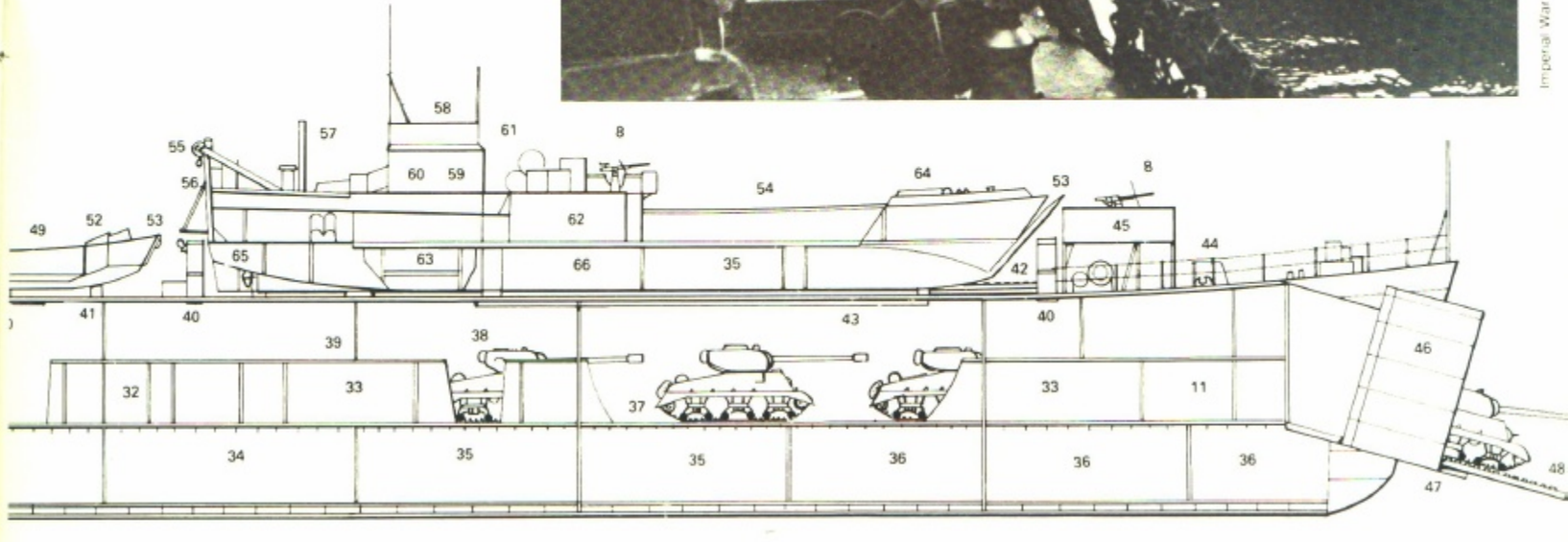
El salario medio del marinero de una LCT era de tres chelines (15 peniques) por día. Aparte de esto tenían que contar un porcentaje para pagar su calzado (19 chelines/95 peniques), uniformes de faena (50 chelines/2.50 libras), jersey (1 libra), calcetines (2,5 peniques por pareja) y toallas (1,17 peniques cada una). En otras palabras, tenían que trabajar seis semanas para la *Royal Navy* antes de comenzar a recibir algo de dinero.

La contribución a la causa aliada de estos hombres de las operaciones combinadas fue tal que la guerra nunca se habría ganado sin ellos. De hecho, sin la pericia, el coraje y la determinación de los tripulantes de las lanchas de desembarco no se hubiera efectuado la invasión de Normandía. Y todo ello lo hicieron por amor a su patria, pundonor en el servicio, un poco de ron y tres chelines por día.

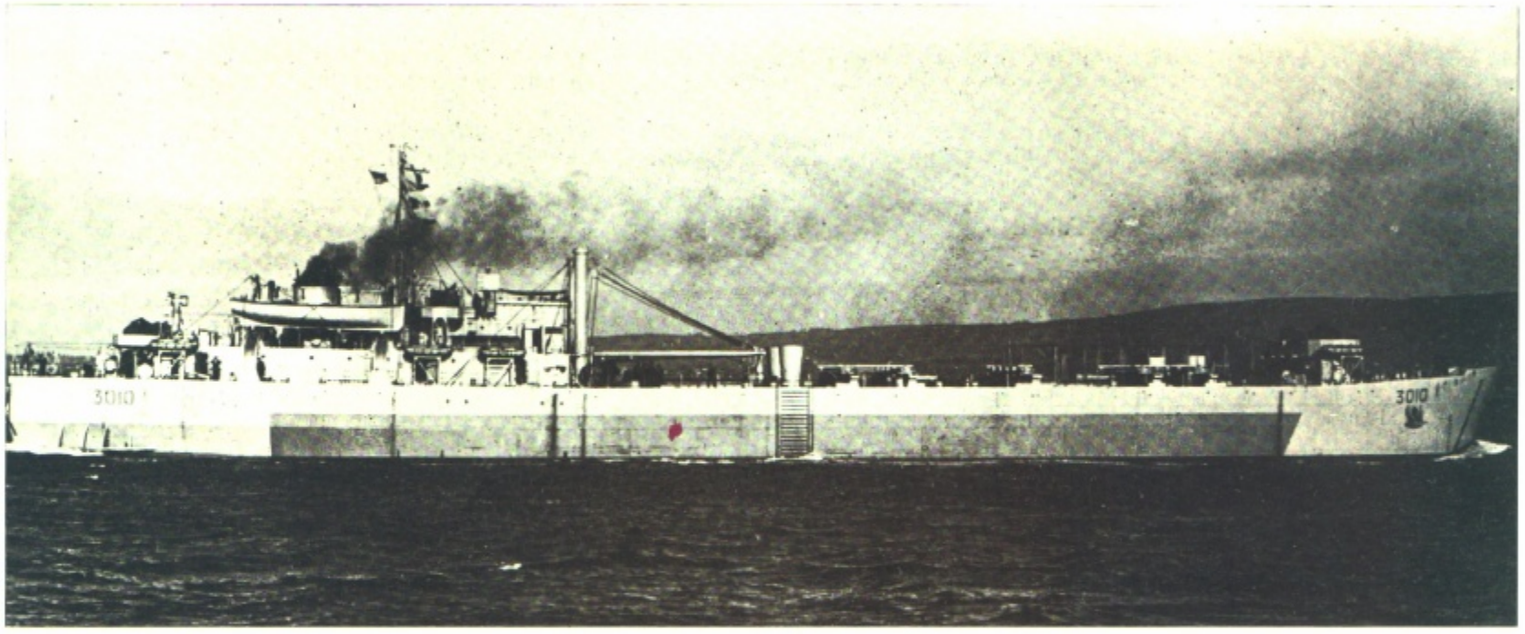


Imperial War Museum

Transportes de ataque norteamericanos y mercantes descargan tropas y equipo en los transbordadores «Rhino». Hacia el 1 de julio, los aliados habían desembarcado en las playas de Normandía 920 000 hombres, 600 000 toneladas de equipo y 177 000 vehículos.

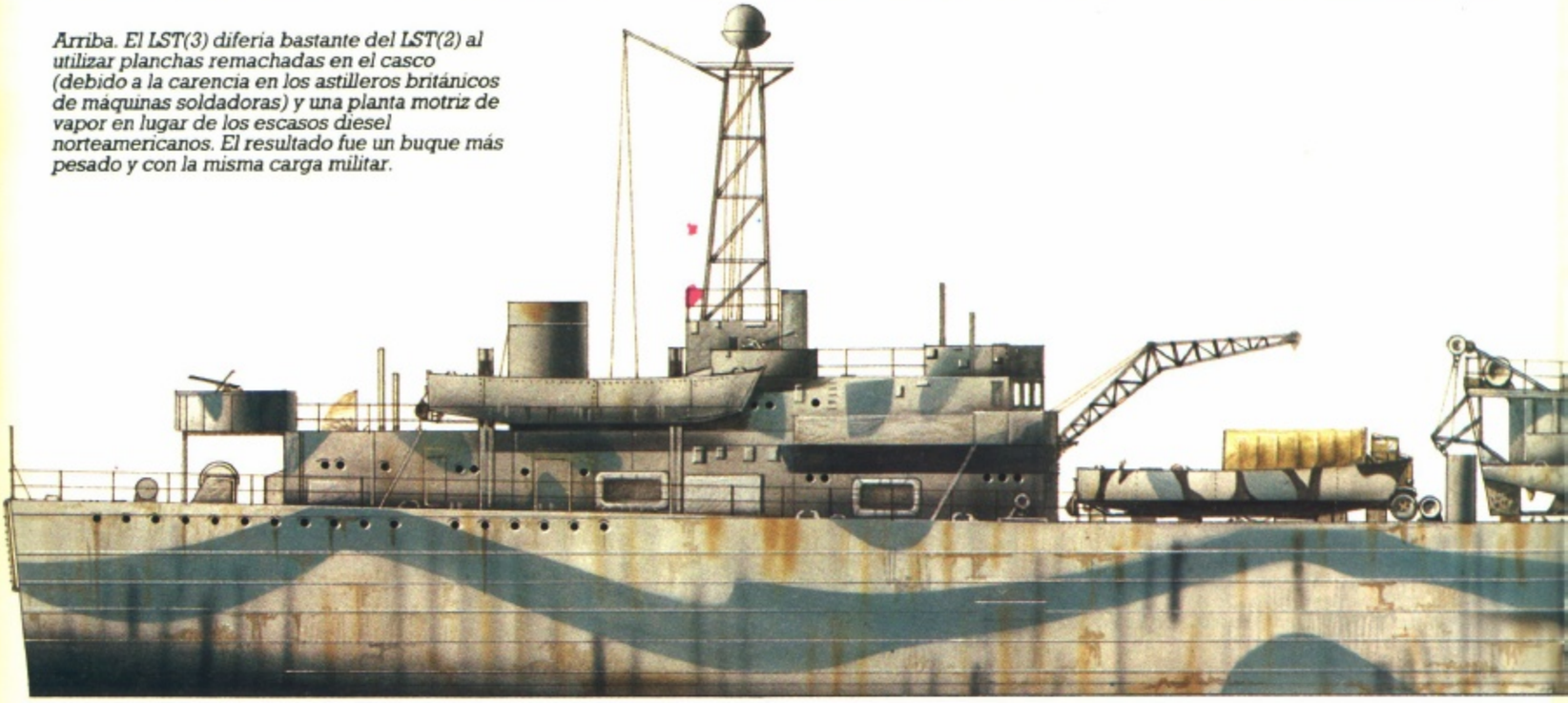


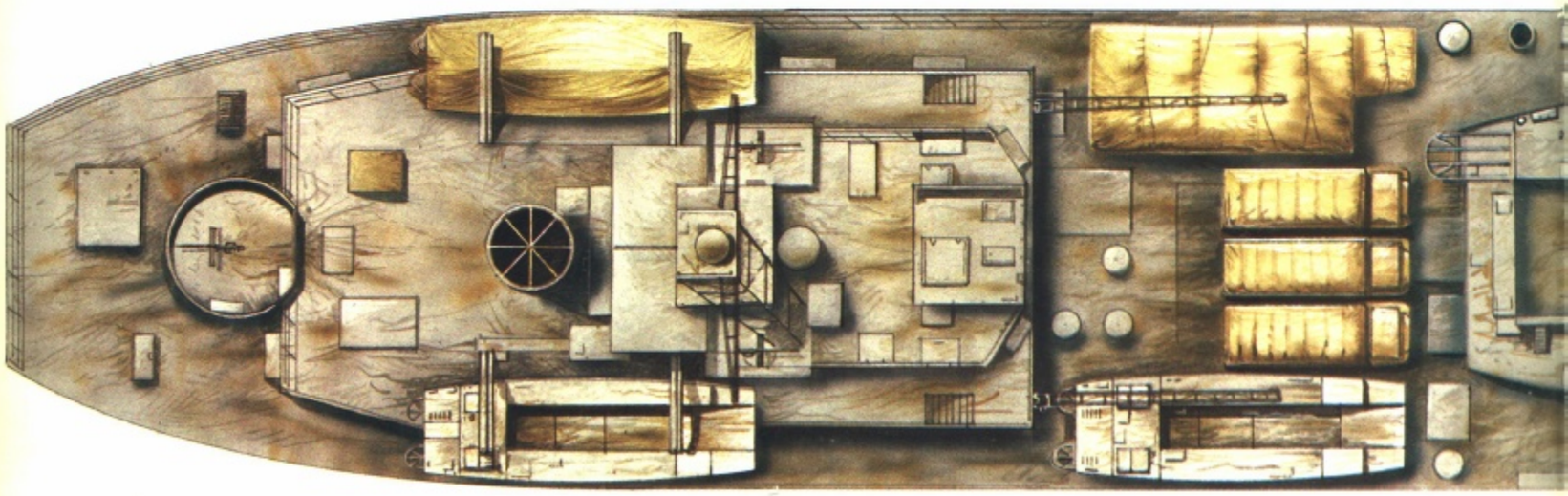
El «transbordador» de Normandía



Imperial War Museum

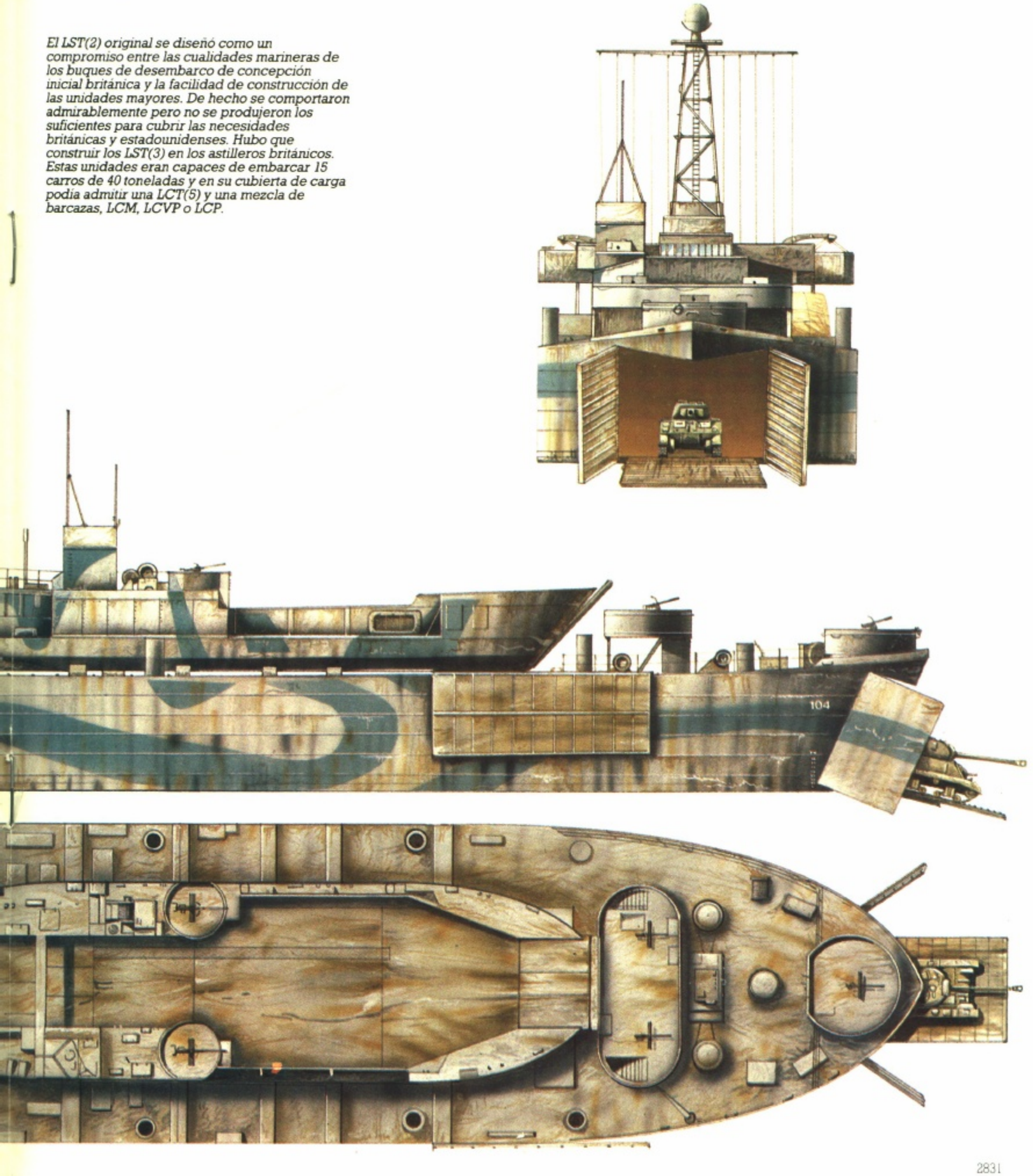
Arriba. El LST(3) diferia bastante del LST(2) al utilizar planchas remachadas en el casco (debido a la carencia en los astilleros británicos de máquinas soldadoras) y una planta motriz de vapor en lugar de los escasos diesel norteamericanos. El resultado fue un buque más pesado y con la misma carga militar.





Buque de Desembarco de Carros Mk3

El LST(2) original se diseñó como un compromiso entre las cualidades marineras de los buques de desembarco de concepción inicial británica y la facilidad de construcción de las unidades mayores. De hecho se comportaron admirablemente pero no se produjeron los suficientes para cubrir las necesidades británicas y estadounidenses. Hubo que construir los LST(3) en los astilleros británicos. Estas unidades eran capaces de embarcar 15 carros de 40 toneladas y en su cubierta de carga podía admitir una LCT(5) y una mezcla de barcazas, LCM, LCVP o LCP.



GRAN BRETAÑA/EE. UU.

Buque-Dique de Desembarco (LSD)

Los norteamericanos han construido durante los últimos 40 años tantos ejemplares del Buque Dique de Desembarco (LSD) y sus derivados que es excusable pensar en la preparación de este proyecto nació en EE. UU., pero en realidad fue en Gran Bretaña, como transporte para los mayores LCT de entonces. En setiembre de 1941 aún no se había desarrollado el LST oceánico. El LCT no se consideraba como tal pero, cargado era demasiado pesado para ser manejado por los equivalentes al LSS o LSG y de ahí la idea de alojarlos en un dique flotante autopropulsado. El proyecto se cedió a los norteamericanos para su terminación y ejecución bajo los términos del Préstamo y Arriendo. Se encargaron siete pero, al final, los norteamericanos completaron otros 20 para ellos mismos. Los 27 buques se botaron entre 1942 y 1946.

Se diseñaron en torno a una cubierta de pontón lo bastante grande que permitiera el almacenaje de dos LCT. Esta se cerraba con las paredes del dique y una popa de manga completa se articulaba en el extremo inferior. Desde el extremo delantero del dique, la nave parecía un buque normal. Todos estaban propulsados por vapor y los ocho primeros dispusieron de motores alternativos Uniflow mientras que los últimos siete tuvieron convencionales turbinas de vapor. Se prefirieron los últimos porque la maquinaria y las calderas se hallaban colocadas bajo la cubierta de barcazas y la altura quedaba limitada. La toma de aire y las chimeneas se situaban lateralmente para evitar la obstaculización del espacio de dique para el almacenaje de vehículos de motor y pertrechos, que podían embarcarse mediante una grúa.

Al final, los LSD resultaron demasiado estables y los costados se ensanchaban bajo la línea de flotación de modo que también se redujo la cantidad de lastre necesario para compensar el buque. Aunque en apariencia se disponía de un volumen enorme para el espacio de lastre, en la práctica no resultaba muy adecuado. Normalmente, la toma de agua llevaba hora y media y el bombeo de ésta requería dos horas y media, incluso a un ritmo de bombeo de 69 650 litros por minuto. Al principio, se suministraron compuertas divisorias en la cubierta de lanchones, pero el oleaje interior esperado no se materializó. El concepto de LSD también suministró la base de los cargueros *RoRo* actuales.

Imperial War Museum

El buque-dique de desembarco se diseñó como transporte para los LCT mayores que, en 1941, aún no eran oceánicos. Tenían una cubierta de lanchones lo bastante grande para alojar dos LCT; aquí vemos como se transfieren camiones desde la cubierta del LSD a un LCT.

El USS Belle Grove *fue el segundo buque de la primera clase de LSD norteamericanos, con motores alternativos Skinner Uniflow reemplazados por turbinas de vapor en las clases posteriores.*

Características

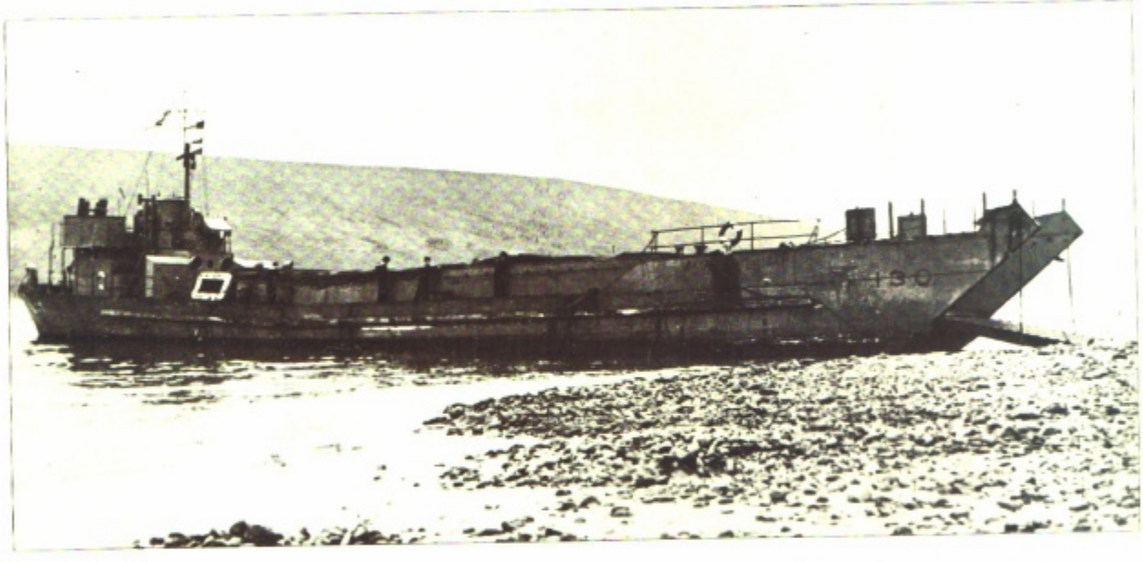
LSD

Desplazamiento: normalizado 4 270 toneladas, a plena carga 7 950 toneladas.
Dimensiones: eslora 139,5 m; manga 22,0 m; calado 5,3 m.
Planta motriz: (LSD1-8) dos grupos de motores de vapor alternativos que desarrollaban 11 000 hp a dos ejes; o (el resto) dos grupos de turbinas de vapor engranadas que desarrollaban 7 500 a dos ejes.
Prestaciones: velocidad máxima (LSD1-8) 17 nudos o (el resto) 15,5 nudos; autonomía 14 800 km a 15 nudos.
Armamento: un cañón bivalente de 127 mm o (buques británicos) de 76 mm y seis antiaéreos simples de 40 mm ó 16 antiaéreos simples de 20 mm.
Capacidad: dos LCT(3) o LCT(4), o tres LCT(5), ó 36 LCM, tripulación de lanchas de desembarco variando según el modelo transportado) y 263 soldados.
Dotación: 254 hombres.

GRAN BRETAÑA

Lanchas de Desembarco de Carros Mk 1 a 3 (LCT (1-3))

Antes de la segunda guerra mundial se habían realizado pocos estudios respecto al envío de vehículos de ruedas y orugas a una playa, simplemente porque no se veía aplicación alguna para ello. Dunkerque y Churchill cambiaron todo esto. Sin ninguna experiencia previa como base, se decidió que se podía construir una lancha de dimensiones adecuadas para el transporte de tres carros de combate de 40 toneladas, los mayores existentes por aquellas fechas, y la posibilidad de desembarcarlos con un metro de agua en una playa con pendiente moderada. La Lancha de Desembarco de Carros Mk 1 o LCT(1) resultante fue el primero de estos modelos y, a pesar de su caprichoso mantenimiento de rumbo, prestó su servicio bastante adecuado. La cubierta reforzada de carros se encontraba por encima y entre dobles planchas densamente compartimentadas que alojaban tanques de lastre y calado, junto a los espacios para combustible y de almacenaje. La carga se apantallaba en los extremos interiores de las cubiertas laterales por altas brazolas, normalmente se abría por arriba, y solucionaba así los graves problemas de ventilación experimentados por los grandes buques aunque se podía cubrir con altos toldos extendidos sobre las escotillas. La rampa de proa de pieza única no aparecía como especialmente estanca y la respaldaban un par de compuertas bajas que sí gozaban de esta cualidad. La propulsión debió realizarse a través de dos motores de gasolina Hall-Scott disponibles en aquel momento y que se utilizaban en las patrulleras pero, aún así, se consiguieron los diez nudos.



Imperial War Museum

Tras Dunkerque surgió la necesidad de un buque capaz de desembarcar tres carros de combate en un metro de agua en una playa con pendiente de hasta un 2,8 por ciento. La LCT de la fotografía podía llevar hasta siete carros de combate de 20 toneladas.

Antes que el modelo se sustituyera por la Lancha de Desembarco de Carros Mk 2 o LCT(2), se construyeron 30 LCT(1). Éstas, con sólo un ligero aumento en sus dimensiones, podían alojar dos filas de carros de combate más pequeños y conseguían incrementar la autonomía de 1 600 a 5 000 km. Se instalaron

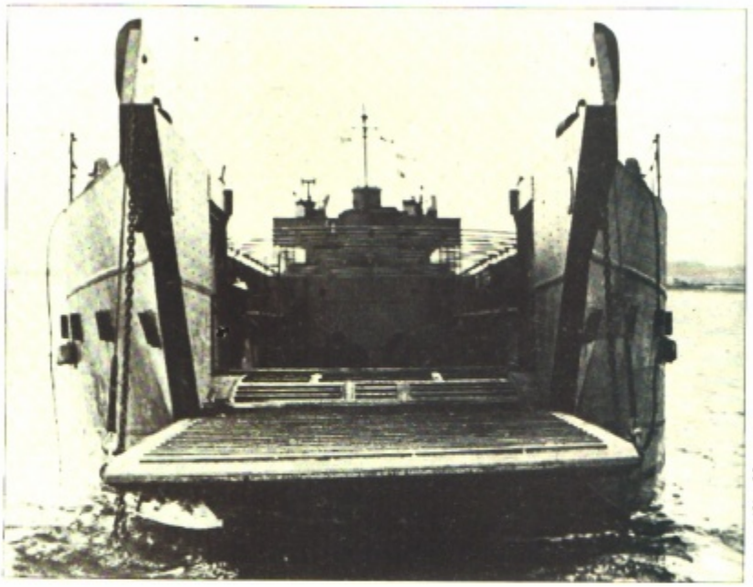
tres motores de gasolina o diesel, según las disponibilidades de cada momento. Se instaló una quinta sección en el combés para aumentar aún más la capacidad, creándose así la Lancha de Desembarco de Carros Mk 3 o LCT(3), con una eslora de 58,52 m. Podía transportar cinco carros de combate pesados y 11 medios con muy poco calado adicional.

Características

LCT(1)
Desplazamiento: en rosca 226 toneladas; cargado 372 toneladas.
Dimensiones: eslora 46,3 m; manga 8,8 m; calado de 0,9 a 1,75 m.
Planta motriz: dos motores de gasolina que desarrollaban 1 000 hp a dos ejes.

La LCT(3) en esencia era una LCT(2) con una sección de 9,75 m añadida en el combés, lo que permitía el alojamiento de hasta cinco carros de combate de 40 toneladas o de 11 de 30 toneladas. Las unidades posteriores se equiparon con motores de gasolina.

Prestaciones: velocidad máxima 10 nudos; autonomía 1 600 km a 10 nudos.
Armamento: dos *pom-pom* simples de 2 libras.
Capacidad: tres carros de combate pesados o seis medios.
Dotación: 12 hombres.



Imperial War Museum

Abajo. Sólo se construyeron 30 LCT(1) antes de introducir la LCT(2) de tres ejes. A los lados y por debajo de la cubierta de carros, la doble plancha del buque disponía de distintos compartimentos correspondientes a tanques de lastre y de calado, además de contar con espacio para combustible y almacenaje.

GRAN BRETAÑA

Lancha de Desembarco de Carros Mk 4 (LCT(4))

Aunque los LCT(1), (2) y (3) pueden considerarse admirables en concepto, tenían un calado demasiado profundo para emplearse en las playas francesas, que resultaron tener pendientes muchos menos profundas de lo que se había pensado. Al mismo tiempo, se necesitaban mayores cantidades de lanchas con una capacidad superior. Por ello, en octubre de 1941 se puso en producción una nueva versión, la Lancha de Desembarco de Carros Mk 4 o LCT(4). Para conseguir el calado más ligero posible, los escantillones se hicieron demasiado débiles de modo que nunca en tiempo de paz habrían cumplido las normas. Comparado con el LCT(3), el nuevo diseño era un poco más corto pero con una manga mucho mayor, impulsado por la misma maquinaria diesel era, por tanto, más lento. Se aumentó el tamaño de la cubierta de carros para alojar seis carros de combate pesados en dos filas de tres. El tonelaje de peso muerto llegaba a 300 y, cuando estaba cargado, la lancha podía desembarcar en una playa con éxito aunque ésta tuviese una pendiente muy suave, dejando a los vehículos vadear en la profundidad especificada de sólo 76 cm de agua.

Para simplificar la producción, las 865 lanchas proyectadas en un principio se diseñaron sin armamento alguno pero éste se añadió después, una vez terminadas. Las brazolas laterales tenían, relativamente, poca profundidad por lo que no se podía cubrir el espacio de almacenaje, como en los modelos anteriores y, lo que es más importante, carecía de suficiente rigidez. En otoño de 1942, al entrar en servicio la primera lancha ya se sabía que, al final, sería necesario su servicio en Extremo Oriente. Por ello, se añadió más rigidez mediante el aumento de planchas hasta la altura de la brazola, creando así una sección en caja de profundidad máxima para lo que se emplearon planchas más pesadas allí donde se hizo necesario. Estas medidas no tuvieron ningún efecto en la cifra de calado, pero permitió que pudiera avanzar hasta el océano Índico por sus propios medios. Algunos se convirtieron en Lanchas de Desembarco Antiaéreas Mk 4 LCF(4), tras la adición de cuatro piezas de 2 libras y ocho Oerlikon de 20 mm, o en Lanchas de Desembarco Cañoneras MK 4 o LCG(4) con dos tubos de 119 mm procedentes de antiguos destructores y hasta una docena de piezas de 20 mm.

Características

LCT(4)
Desplazamiento: en rosca 200 toneladas; cargado 586 toneladas (ó 611 toneladas al aumentarse la rigidez del casco).
Dimensiones: eslora 57,1 m; manga 11,8 m; calado 1,4 m.
Planta motriz: dos motores diesel que desarrollaban 920 hp a dos ejes.
Prestaciones: velocidad máxima 9 nudos; autonomía 2 000 km a 8 nudos.
Armamento: hasta dos cañones antiaéreos simples de 20 mm.
Capacidad: seis carros de combate pesados o nueve medios.
Dotación: 12 hombres.

Imperial War Museum

Arriba. Las LCT(4) se desarrollaron porque las unidades anteriores tenían un calado demasiado profundo para las playas francesas en la que los aliados pensaban desembarcar.

Abajo. Comparadas con las LCT(3), las LCT(4) eran más anchas y un poco más cortas. Su menor profundidad de calado les posibilitaba el desembarco en playas con pendientes inferiores.

Imperial War Museum

GRAN BRETAÑA/EE UU

Lanchas de Desembarco de Carros Mk 5 a 8 (LCT (5-8))

A medida que persistía la lucha durante la segunda guerra mundial, se hacía evidente que en algunos casos el problema del calado impediría el uso de los LST y los británicos propusieron un nuevo tipo de lancha corta y ancha que pudiese transportar o los vehículos de los LST a la costa (proceso muy lento para un desembarco) o por otra parte, actuar como puente temporal al enlazar un gran buque con la playa. El resultado fue la Lancha de Desembarco de Carros Mk 5 o LCT(5), que podía transportarse por secciones hasta el escenario deseado y ensamblada en el mar, o hacerlo en la cubierta superior de un LST y luego botada, simplemente, al arriar sus 134 toneladas por el costado. Era una lancha lenta y de escasa autonomía de la que se construyeron en Estados Unidos casi 500 ejemplares con disposición convencional antes de introducir la Lancha de Desembarco de Carros Mk 6 o LCT(6) con las mismas dimensiones, aunque al final se colocó el puente a estribor para posibilitar las operaciones de transbordo. La propulsión de triple hélice se adecuaba a los diesel disponibles y mejoraba algo el gobierno de la lancha.

Más tarde, se alargaron en aproximadamente 12 m algunos LCT(5) y LCT(6) suministrados a los británicos. Casi al mismo tiempo, en 1943, los norteamericanos, partiendo de la nada, diseñaron su primera gran lancha y durante cierto tiempo recibió el nombre de Lancha de Desembarco de Carros Mk 7 o LCT(7) pero después, como combinación de LCT y LST, se la bautizó como LSM (Buque de Desembarco Medio). Mayor que un LCT(3), tenía líneas más finas y una proa tipo buque con compuertas abisagradas en vertical y capacitada para travesías oceánicas a 12 nudos.

El LSM no resultaba adecuado para los británicos quienes, aún así, emplearon la idea básica en su última Lancha de Desembarco de Carros Mk 8 o LCT Mk 8. De 68,6 m de eslora, estaba limitada a ocho carros de combate medios. La producción de los LCT(8), con sus cuatro diesel, dos ejes y mejores instalaciones, sólo se pudo llevar a cabo hacia el final de la guerra gracias a la lenta resolución de los problemas de suministros.

La serie de LCT(6), formada por botes cortos y anchos, se diseñó para llevar desde un LST vehículos a la costa si su calado era demasiado elevado para la playa o para hacer un puente improvisado con la misma finalidad.

Características
LCT(7) o LSM
Desplazamiento: en rosca 513 toneladas, a plena carga 900 toneladas
Dimensiones: eslora 62,0 m, manga 10,4 m, calado de 1,0 a 2,1 m
Planta motriz: dos motores diesel que desarrollaban 2 800 hp a dos ejes
Prestaciones: velocidad máxima 13 nudos, autonomía 6 400 km a 11 nudos
Armamento: dos cañones antiaéreos simples de 40 mm y seis antiaéreos simples de 20 mm
Capacidad: tres carros de combate pesados o cinco medios y 54 soldados
Dotación: 52 hombres

GRAN BRETAÑA/EE UU

Grandes y Pequeñas Lanchas de Desembarco de Infantería (LCI(L) y (S))

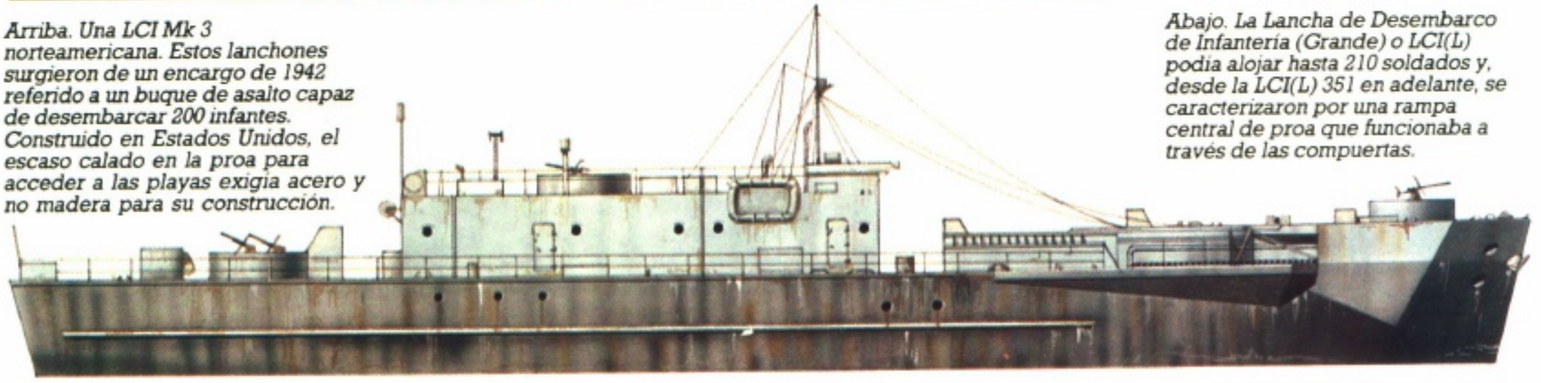
Descrita al principio como Lancha Gigante de Incursión y Lancha de Desembarco de Infantería (Grande) o LCI(L), era una lancha relativamente rápida, diseñada para el transporte de 210 soldados en travesías marítimas de hasta 48 horas de duración. En principio, en 1942, el modelo se empleó para incursiones generales en torno a la costa de la Europa ocupada y, por si los soldados necesitaban desembarcar con rapidez en aquella, se incluyó un portalón en la proa. Una vez bajado, era necesario que dejasen a los soldados en aguas lo bastante poco profundas que pudiesen vadearlas hasta la orilla. A su vez, esto exigía una proa de un calado tan pequeño que obligaba a la construcción de éste con acero en lugar de madera. Por esta razón, los norteamericanos construyeron la LCI(L) por encargo británico. Desde la LCI(L) 351 en adelante, se adoptó una rampa central de proa que funcionaba a través de las compuertas delanteras, aunque no de modo universal, y protegía más a los soldados aunque resultaba más vulnerable desde el punto de vista mecánico. Dado que no transportaba vehículos, la LCI(L) gozaba de una construcción relativamente ligera, con una proa más marinera.

El sistema de propulsión era un típico producto del ingenio bélico, con ocho motores de camión diesel General Motor que hacían funcionar dobles ejes mediante bandas de cuacho. Se construyeron hasta 1 139 LCI(L), sin embargo, poco más de 900 lo fueron según el diseño original. Se completaron otros 300 cascos más para funciones especiales, destacando unas 160 armadas como lanchas artilladas de apoyo costero. Aunque denominadas Lanchas de Desembarco de Infantería (cañonera) o LCI(G), muchas de ellas dispusieron de lanzacohetes de 127 mm o morteros.

Complementando a la LCI(L) en su función de incursión destaca la Lancha de Desembarco de Infantería (pequeña) o LCI(S), aunque se cree que ninguno de los dos modelos se empleó alguna vez según lo proyectado. Como sólo transportaba la mitad de los soldados, se adoptó la construcción en madera, el diseño estuvo a cargo de Fairmile, que los produjo en masa del mismo modo que fabricó tantas lanchas costeras. La maderas contrachapada, dispuestas en diagonal sobre gran parte de la superficie externa de las lanchas, se reforzaba con planchas de acero de 6,4 mm para lograr una mayor protección. La propulsión se realizaba mediante un par de motores de gasolina Hall-Scott y la lancha lograba alcanzar los 15 nudos si dichos motores usaban el turbocompresor.

Características
LCI(L)
Desplazamiento: en rosca 246 toneladas, plena carga 384 toneladas
Dimensiones: eslora 48,9 m, manga 7,2 m, calado de 0,9 a 1,6 m
Planta motriz: dos motores diesel que desarrollaban 2 320 hp a dos ejes
Prestaciones: velocidad máxima 14 nudos, autonomía 14 800 km a 12 nudos
Armamento: cinco cañones antiaéreos simples de 20 mm
Capacidad: 210 soldados
Dotación: 29 soldados.

Arriba. Una LCI Mk 3 norteamericana. Estos lanchones surgieron de un encargo de 1942 referido a un buque de asalto capaz de desembarcar 200 infantes. Construido en Estados Unidos, el escaso calado en la proa para acceder a las playas exigía acero y no madera para su construcción.



Abajo. La Lancha de Desembarco de Infantería (Grande) o LCI(L) podía alojar hasta 210 soldados y, desde la LCI(L) 351 en adelante, se caracterizaron por una rampa central de proa que funcionaba a través de las compuertas.

La invasion de Sicilia

La operación «Husky», es decir, la invasión de Sicilia en julio de 1943, fue la acción anfibia más importante hasta ese momento. En ella participaron 160 000 hombres y unos 2 500 buques. Las defensas del Eje no esperaban nada semejante en tan malas condiciones atmosféricas, lo que significó que los desembarcos pudieran realizarse con éxito a pesar de que casi 200 lanchas de desembarco se hundieron debido al fuerte oleaje.

En la mañana del 9 de julio de 1943, las flotas de invasión pasaron al largo de Malta, transportando al oeste de la isla al 7.° Batallón norteamericano al mando del teniente general George S. Patton, y al 8.° Ejército británico, al mando del general sir Bernard Montgomery. Cerca de 2 500 buques y lanchas de desembarco con sus escoltas llevaban a 160 000 hombres, 14 000 vehículos, 600 carros de combate y 1 800 cañones en lo que hasta la fecha se podía considerar la mayor operación anfibia de la historia.

Al llegar a las costas de Sicilia, los ejércitos desembarcarían en las playas abiertas y si querían ocupar toda la isla, debían derrotar a una fuerza enemiga de casi 300 000 hombres de los que unos 40 000 eran veteranos alemanes de la 15.ª División de Granaderos Acorazados y de la División Acorazada «Hermann Goering».

Durante aquel día, a medida que la enorme flota se desplazaba con lentitud, al pasar la bombardeada isla de Malta, el viento aumentaba de forma paulatina en una tormenta veraniega típicamente mediterránea, y al atardecer, había alcanzado la fuerza de una galerna. En su cuartel general en Malta, el general Dwight D. Eisenhower observaba los mapas, escuchaba los informes meteorológicos y los consejos del estado mayor naval mientras que en los momentos cruciales reflexionaba sobre sus consejos. Luego, asintió con la cabeza: a pesar del tiempo, la operación seguiría.

En los atestados aeródromos de Tunicia calentaban motores 109 Douglas C-47 norteamericanos y 35 Armstrong Withworth Albemarle británicos, mientras sus tripulantes subían a bordo y detrás de cada avión se enganchaba un planeador Waco u Horsa en los que se alojaban los 1 500 mandos y soldados de la 1.ª Brigada de Desembarco Aéreo británica. Poco antes de las 19,00 horas comenzaron a despegar los aviones y en principio se internaron en el despejado cielo del atardecer. Sin embargo, a medida que se aproximaban a Malta donde se reunirían y virarían hacia Sicilia, el cielo se había oscurecido y los vientos hacían que los aviones se salieran de su ruta y bamboleaba a los planeadores.

Dos horas después de que las fuerzas aerotransportadas británicas despegaran, otros 222 C-47 cargados con 3 400 paracaidistas norteamericanos hacían lo mismo desde los aeródromos tunecinos, para encontrarse, poco después, en mitad del caos y el desorden que había engullido a la brigada británica. Casi 40 de los remolcadores de la fuerza combinada regresaron prudentemente, de tal forma que sólo 54 de los planeadores británicos aterrizaron en Sicilia, el resto cayó al mar en donde se ahogaron los soldados; los paracaidistas norteamericanos se lanzaron sobre Sicilia, pero únicamente unos 200 cerca de sus objetivos y, durante algunas horas, su comandante, el general James Gavin, tuvo la impresión de que había sido lanzado sobre Italia continental.

Hacia las 22,00 se produjo el regreso total a sus bases, en el norte de África; de todos los C-47 y de aquellos que no fueron derribados o cayeron al mar por averías mecánicas lo hicieron antes de la medianoche; para entonces, el viento había perdido su intensidad y reinaba la calma.

En ese momento, los buques que transportaban al 8.° Ejército se aproximaban a las playas, más o menos según el horario previsto, mientras que aquellos que trasladaban al 7.° Ejército, con más travesía que realizar y con los restos de la tormenta aún soplando hacia el noroeste, se hallaban aún a una hora de su objetivo.

Las unidades italianas estacionadas a lo largo del estrecho entre el cabo Passero y Siracusa habían decidido que nadie en su sano juicio intentaría un desembarco marítimo con ese tiempo y habían bajado la guardia cuando los aviones aliados comenzaron a sobrevolarlos, de modo que las primeras oleadas de asalto británicas desembarcaron casi sin oposición y cayeron sobre las defensas costeras antes de que éstas pudieran darse cuenta de su presencia. A pesar de todo, algunas unidades artilleras abrieron fuego sobre las playas en las que se desembarcaba, pero fueron casi inmediatamente aplastados por los cañones de alguno de los seis acorazados (*Nelson, Rodney, Warspite, Valiant, Howe* y *King George V)* que habían acompañado a la fuerza con este propósito.

La caída de Cassibile

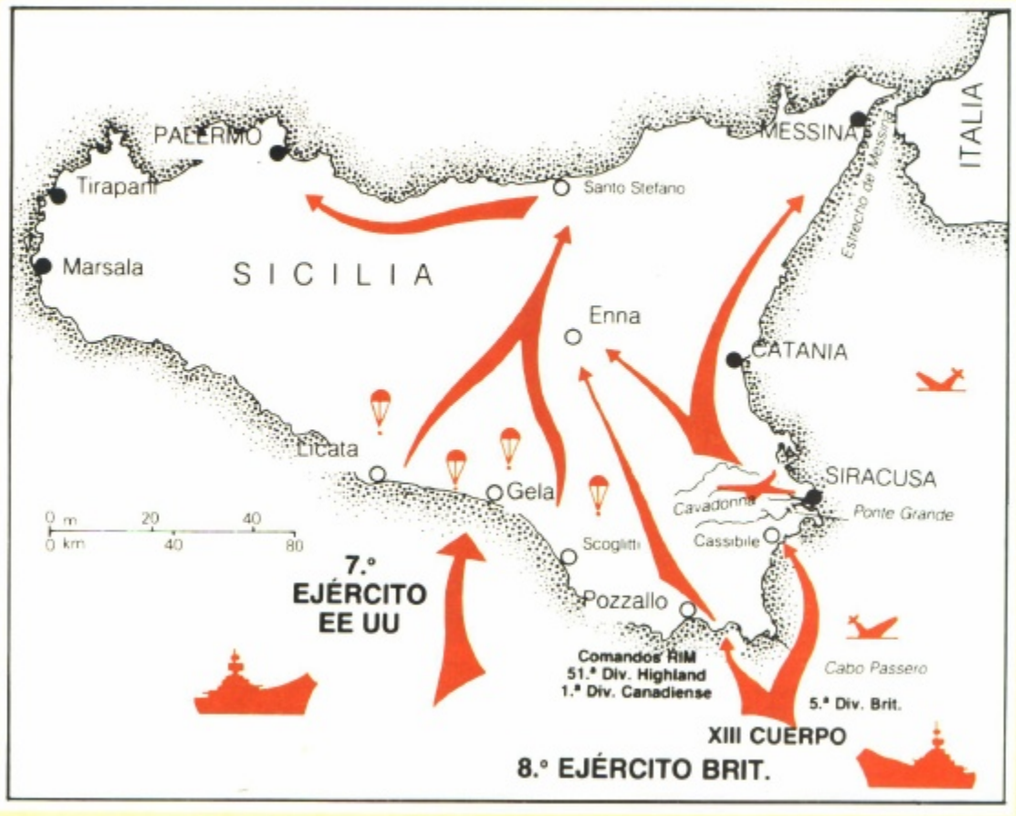
Poco después del amanecer del 10 de julio, unidades avanzadas de la 5.ª División británica se aproximaron a Cassibile y a las 08,00 horas, la ciudad caía en sus manos mientras todo el XIII Cuerpo británico desembarcaba al sur de la división y la 51.ª División *(Hihgland)* y la 1.ª División del XXX Cuerpo canadiense, con los Comandos de la Real Infantería de Marina en su flanco oeste, desembarcaban en los alrededores del cabo Passero, entre este punto y Pozzallo.

US Army

El teniente general George S. Patton, comandante del 7.° Ejército norteamericano, vadea hacia tierra con su revólver de cachas de marfil al cinto, como una característica personal, precedido por un cámara del Ejército.

Más hacia el oeste, el 7.° Ejército norteamericano no tuvo tanta suerte. Los defensores costeros no se habían dormido en esta parte del estrecho y a los buques y lanchas de desembarco se les atacó con artillería casi desde el mismo mo-

Los desembarcos aerotransportados precedieron al asalto principal y con frecuencia se vieron obstaculizados por los vientos que alcanzaban fuerza 7. Sin embargo, los desembarcos marítimos sí tuvieron éxito y, una vez derrotado el contraataque alemán, comenzó la conquista de la isla.

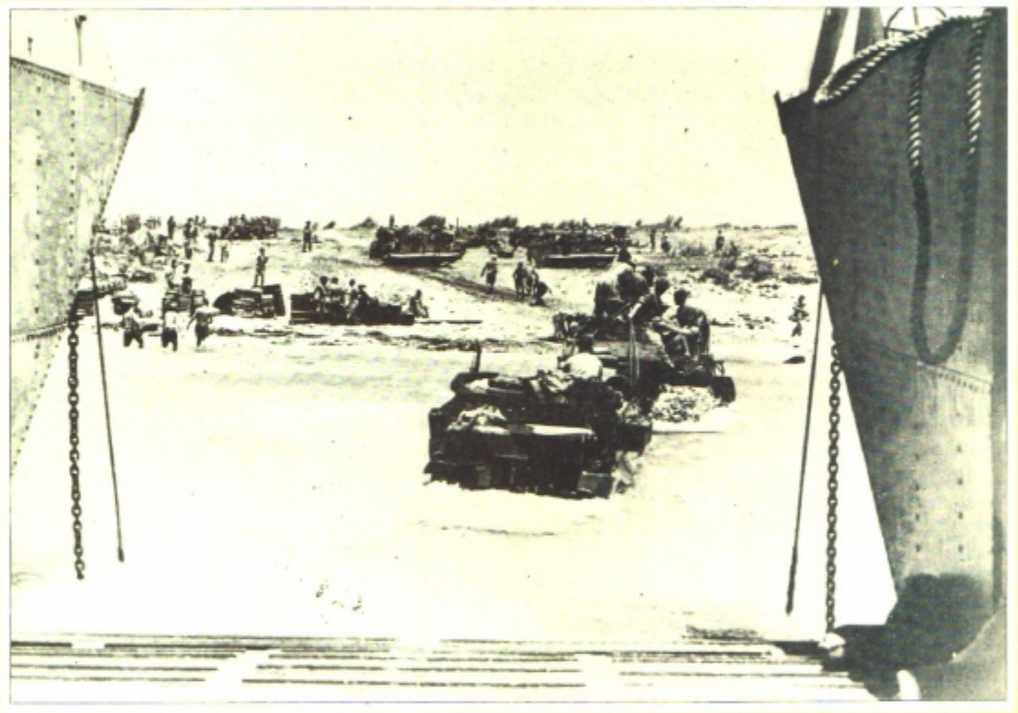


mento de su llegada. Una vez más, el fuego de los cañones navales pesados destruyó casi toda la oposición, ante el asombro de Patton que había prestado poca importancia a la escolta naval. Sin embargo, el dique de Gela, de bastante utilidad si se hubiera reconstruido con rapidez, se voló con cargas de demolición cuando dos batallones de *Ranger* navegaban hacia el lugar.

Desembarco de las formaciones avanzadas

A mediados de la mañana siguiente, todas las formaciones de ataque avanzadas de los 7.° y 8.° Ejércitos habían desembarcado ya y se adentraban en la isla, al tiempo que recibían una bonificación inesperada. Si bien sus compañeros paracaidistas no cayeron exactamente sobre las posiciones fijadas, sí se habían organizado durante la noche en 20 ó 30 grupos independientes y creado el caso en la isla poco antes de los desembarcos, cortaron comunicaciones, emboscaron patrullas, camiones e incluso pequeños convoyes, atacaron los puestos defendidos de los cruces de carretera y en una ocasión, mantuvieron a raya a un regimiento móvil italiano completo enviado para ver qué sucedía en Gela.

Sin embargo, en el otro extremo de las playas de invasión, el minúsculo grupo de la fuerza aerotransportada británica, escasamente 100 hombres, habían aterrizado en el lugar correcto y asumía la tarea de toda una brigada de 1 500 soldados que había atacado y tomado el Ponte Grande sobre el río Cavadonna, al sur de Siracusa, aunque a mediados de la tarde se hallaban en una situación desesperada. Los intentos para aniquilar a los ocho oficiales y 65 hombres, así como del mismo puente comenzaron poco después del amanecer y desde entonces se habían endurecido. Desde Siracusa y hacia las 15.00, se enviaron soldados, infantes de marina y marineros italianos, en oleadas cada vez mayores, ya que todos los defensores menos 15 habían muerto o estaban heridos y la munición empezaba a escasear. A las 15.30, un asalto masivo desbordó a los supervivientes, aunque ocho consiguieron escapar y como habían retirado todas las cargas de demolición del puente mientras lo ocuparon, los infantes de marina italianos debieron comenzar de nuevo el trabajo. Dos de los escapados tomaron posiciones sobre una pequeña colina a mitad del camino y desde allí disparaban a cada momento sobre el puente, mientras los seis restantes, agotados, se encaminaban hacia el sur en dirección a Cassabile. A tres kilómetros en la carretera se toparon con una columna móvil de la 5.ª División. Dirigieron a esta columna hacia el puente, que inmediatamente, cayó de nuevo en manos británicas, y a las 17.00, la columna se encaminaba hacia la propia Siracusa.



Una fotografía desde la rampa mientras muestra el desembarco de transportes Bren Carrier en una playa de Sicilia. Al final del primer día, el 8.° Ejército británico mantenía una línea entre Pozzallo y el puerto de Siracusa, y el 7.° Ejército norteamericano se desplegaba a lo largo de 64 km de costa, desde Scoglitti hasta Licata.

Por tanto, al final del primer día, los británicos habían ocupado una franja costera desde Pozzallo hasta de Siracusa, puerto vital que estaba en sus manos y no muy dañado, por lo que se podía utilizar de forma inmediata, mientras que el 7.° Ejército norteamericano mantenía casi 64 km de playa entre Scoglitti y Licata. Tierra adentro, grupos dispersos de tropas aerotransportadas británicas y norteamericanas se internaban en la mitad sur de la isla, con lo que propagaban con éxito la alarma y la confusión.

En los días siguientes se desarrolló de modo satisfactorio todo el plan. El 8.° Ejército se consolidó y comenzó su avance por la costa oriental hacia Mesina mientras el 7.° Ejército se dirigía hacia el norte, apuntaba hacia la costa norte cerca de San Stephano y, al mismo tiempo, guardaban el flanco interno del avance británico.

A los diez días, unidades canadienses alcanzaron el Enna, en el centro de la isla, y dos días más tarde las tropas de Patton no sólo dominaban la costa norte sino que habían girado hacia el oeste y ocupado Palermo, cogiendo prisioneros a miles de soldados italianos, deseosos de terminar la lucha mientras los recibían en todas partes los encantados sicilianos con quienes estaban emparentados un buen número de soldados norteamericanos. Pronto se hizo evidente que la mayor parte de los habitantes de la Italia continental tenían los mismos sentimientos.

Semiorugas de la 2.ª División Acorazada norteamericana se dirigen a la playa de Licata desde las espaciosas cubiertas de un LST. La 2.ª División tomó Licata el primer día y avistó a la 15.ª División de Granaderos Acorazados alemana al norte de Canicatti.

El crucero ligero clase «Brooklyn» USS Boise pasa junto a la proa del LST-325 mientras ataca con sus cañones proeles de 152 mm a los defensores de la costa sur de Sicilia. Los cañones navales ayudaron a asegurar los desembarcos ante una escasa oposición.

Una variopinta columna de prisioneros italianos es conducida a lo largo de la playa delante de la armada anfibia en la costa. Los desembarcos aliados en Sicilia convencieron a muchos italianos que la guerra estaba perdida y que continuar el apoyo al Duce podría ser inútil.

GRAN BRETAÑA/EE UU

Lanchas de Desembarco de Mecanizados Mk 1 a 7 (LCM (1-7))

La lancha de desembarco a motor ya había sido objeto desde 1926 de experimentos de todo tipo por los británicos pero el verdadero origen de esta serie fue el *MLC10*, completado en 1929. Era una lancha de 12,8 m capaz de llegar a la playa con un carro de combate de 12 toneladas. Un rasgo interesante que contribuía a su poco calado residía en su propulsión, realizada mediante hidrorreactores, aunque la baja eficacia de las unidades de la época ocasionaron una velocidad de apenas 5 nudos. A partir de este modesto prototipo, Thornycroft terminó a principios de 1940 la primera Lancha de Desembarco de Mecanizados Mk 1 o LCM(1), algo más larga y preparada para transportar su único carro de combate de 14 toneladas. Se eligió una propulsión por hélice lo que aumentó la velocidad en un 50 por ciento. Las pruebas no se completaron ni siquiera cuando la acción en Dunkerque estimuló el encargo de dos docenas más. Finalmente, se construyeron unas 500 LCM(1), gran parte en talleres ferroviarios.

Mientras se avanzaba en estas actividades, el Cuerpo de Infantería de Marina de EE UU tenía ya listas sus propias especificaciones para un tipo de lancha similar. Ésta se basaba en el casco de un remolcador fluvial de poco calado al que se le denominó LCM(2). Se fabricaron unas 150 unidades antes de que la construcción de una versión perfeccionada de 15,24 m, por sugerencia británica, aumentando así la capacidad de un sólo carro de combate de 16 toneladas a otro de 30 toneladas. Éxito inmediato, la LCM(3) superó las 8 600 unidades construidas entre 1942 y 1945. Los norteamericanos fabricaron, con las mismas características, dos tipos distintos, el «Bureau» y el «Higgings».

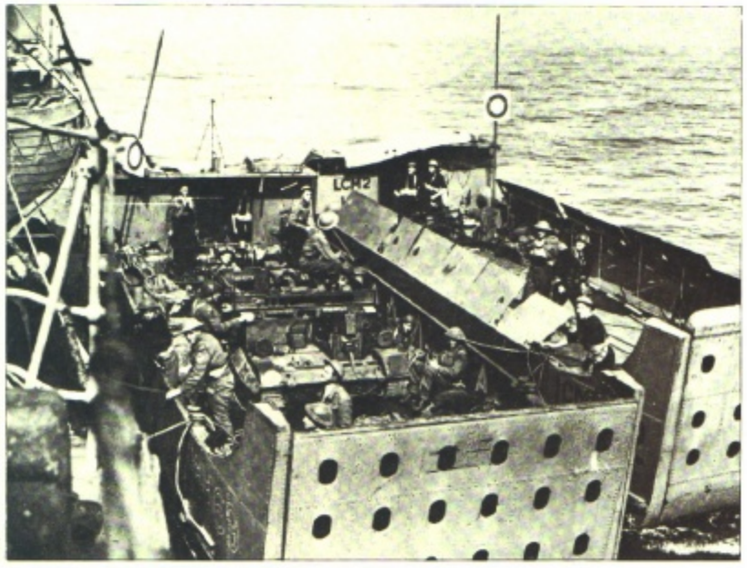
Las LCM(4) y LCM(6) en esencia, fueron la misma lancha, un LCM(3) con una sección adicional de 1,83 m añadida en el centro para darle mayor capacidad y de las que llegaron a hacerse unas 2 700. La LCM(5) no cuajó después del proyecto, pero la LCM(7), de construcción británica y aparecida a finales de 1944, fue en realidad una LCM(3) muy alargada y pensada sobre todo para operar en Extremo Oriente. Su eslora era de 18,3 m, aunque tenía un tamaño muy adaptable, empleándosele también en una amplia variedad de cañoneras (en su mayoría extraoficiales) en funciones de fuego de apoyo.

Thornycroft alistó en 1940 la primera LCM y la describió como «un pontón automóvil». Capaz de transportar un carro de combate ligero de 14 toneladas, podía izarse mediante una grúa.

La LCM(2) norteamericana se basaba en el diseño de remolcadores fluviales de poco calado. Se observa aquí una LCM (2) en marzo de 1945 durante el vadeo del Rin.

Características

LCM(30)
Desplazamiento: en rosca 23 toneladas; plena carga 52 toneladas.
Dimensiones: eslora 15,2 m; manga 4,3 m; calado 1,0/1,3 m.
Planta motriz: dos diesel que desarrollaban 220/450 hp a dos ejes.
Prestaciones: velocidad media unos 8,5 nudos; autonomía 1 500 km a 6 nudos.
Armamento: dos ametralladoras de 12,7 mm.
Capacidad: un carro de combate medio ó 60 soldados.
Dotación: 4 hombres.



Imperial War Museum

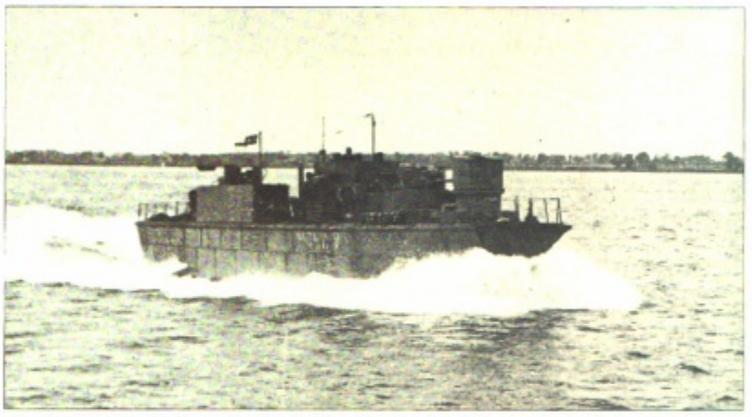
US Army

GRAN BRETAÑA/EE UU

Lanchas de Desembarco Antiaérea (LCF) y Lancha de Desembarco de Apoyo (LCS)

No todas las lanchas de desembarco se emplearon para el transporte de hombres o maquinaria; un buen número de ellas se convirtieron en buques de guerra auxiliares, aunque poco ortodoxos. Algunos, las Lanchas de Desembarco Antiaéreas o tipo LCF, se fabricaron para proporcionar protección antiaérea allí donde pudiese escasear el suficiente respaldo regular de la Armada, mientras que la Lancha de Desembarco de Apoyo o LCS estaba capacitada para navegar hacia la playa donde dejaría hombres o proporcionaría apoyo directo en la misma orilla, particularmente en la temible franja existente entre la principal cortina de fuego de preparación que avanzaba a medida que las tropas de asalto desembarcaban y ponían el pie en la playa.

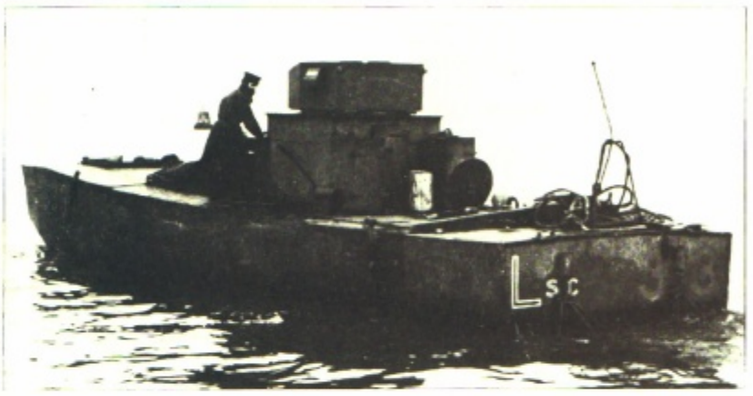
A finales de 1941, se fabricaron dos prototipos de LCF a partir de cascos de LCT(2). El primero era un «Rolls-Royce» con dos montajes dobles HA de 102 mm y tres cañones de 20 mm. Además de lo que suponía la reforma, ya considerable, estos montajes tenían una gran demanda procedente de una amplia gama de buques escolta, la estructura de la LCT resultaba intrínsecamente endeble y, lo que no es menos, la baja posición del director combinada con el movimiento de la embarcación provocaban una escasa puntería. La LCT(2), más realista, llevaba ocho antiaéreos simples de 2 libras y cuatro cañones de 20 mm. Tales montajes eran más fáciles de conseguir y no sólo podían producir un tranquilizador volumen de fuego antiaéreo, sino que también actuaban de modo devastador contra cualquier fuerza enemiga que fuese lo bastante inconsciente como para avanzar a descubierto por la playa.



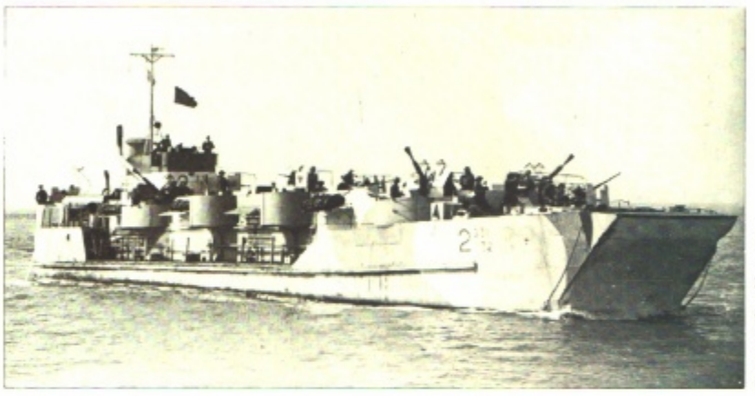
Imperial War Museum

Arriba. Las LCS se diseñaron para el apoyo a las tropas en la playa. Esta es una LCS(L)2 equipada con la torre del anticuado carro de combate Valentine, dos cañones de 20 mm y un mortero fumígeno de 4 pulgadas.

Abajo. Las LCF Mk 3 eran LCT(3) convertidas en plataformas de cañones antiaéreos que llevaban hasta ocho pom-pom y cuatro piezas de 20 mm (la primea tanda) o cuatro pom-pom y ocho cañones de 20 mm (la segunda).



Imperial War Museum



Imperial War Museum

Los LCS(M)2 se construyeron para proporcionar apoyo cercano a los LCA durante la aproximación a la playa. Llevaban un par de cañones de 100 mm y un mortero fumígeno.

De esta manera, las últimas formas de LCF se basaron en la LCF(2), mientras que la LCF(3) y LCF(4) se construyeron a partir de cascos de LCT(3) y LCT(4).

Otro refinamiento posterior estuvo en que la LCS llevaba, sola o en combinación, una pieza de calibre medio apta para destruir vehículos acorazados enemigos, o morteros que atacasen a la infantería enemiga que, con demasiada frecuencia, espera en trincheras detrás de las elevaciones resguardadas de la playa, casi a salvo del fuego de trayectoria tensa y de corto alcance.

Características
LCF(3)
Desplazamiento: en rosca 420 toneladas, a plena carga 515 toneladas.
Dimensiones: eslora 58,1 m, manga 9,4 m, calado 1,1/2,1 m.
Planta motriz: dos diesel que desarrollaba 1 000 hp a dos ejes.
Prestaciones: velocidad máxima 9,5 nudos, autonomía 2 600 km a 8,5 nudos.
Armamento: ocho antiaéreas simples de 2 libras y cuatro cañones antiaéreos simples de 20 mm.
Dotación: 68 hombres.

Una lancha de desembarco antiaérea despliega una impresionante selección de armas automáticas: son visibles los montajes simples pom-pom *de 2 libras y el cañón, mucho más pequeño, de 20 mm.*

GRAN BRETAÑA

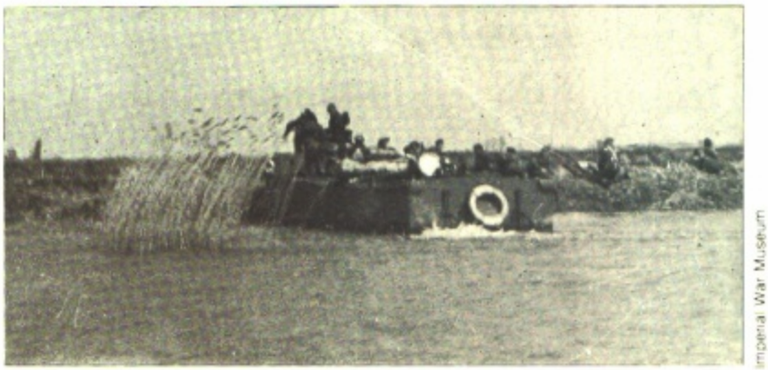
Lancha de Desembarco de Asalto (LCA)

A las Lanchas de Desembarco de Asalto (LCA) las describió alguien que pasó la guerra a bordo de una de ellas como «cajas de zapatos flotantes que pretendían ser lanchas motoras, simples cascos cuadrados para transportar soldados». La LCA fue una de las más pequeñas de las lanchas producidas en masa surgidas de las características propuestas en 1938 por el Comité Británico de Lanchas de Desembarco que exigían un lanchón que, con un peso cargado de menos de 10 toneladas, pudiese ser llevado en los pescantes de un paquebote. Tenían que ser capaz de trasladar una sección de soldados completamente equipados y desembarcar a estos hombres en menos de 0,5 m de agua. Se construyeron dos prototipos, con una aleación de aluminio y otro de madera con planchas de protección. Éstas, llamadas inicialmente lanchas de desembarco de asalto, proporcionaron la suficiente experiencia para el diseño final, mientras que su construcción en madera les permitió la fabricación en una amplia variedad de empresas.

Los soldados se sentaban a lo largo de ambos laterales, a cubierto de los peores elementos, pero la fila del centro tenía que soportar tanto la humedad como el inevitable mareo marítimo. En cualquier tipo de mar, la LCA lograba navegar muy poco y las travesías marítimas prolongarse cuando no se disponía de un buque de remolque. El puesto de gobierno, bajo y protegido, estaba colocado delante, a estribor.

Una interesante variante la presentó la LCA(HR), cuyas iniciales finales vienen de *Hedgerow*, con cuatro filas de seis morteros que lanzaban sus granadas desde una grúa sobre la playa donde hacían explosionar las minas enterradas. La lancha se modificó poco para su función y la vida de las tripulaciones debió ser bastante excitante. Los equivalentes diseños norteamericanos fueron la LCV y LCVP (Lancha de Desembarco de Vehículos y Lancha de Desembarco de Vehículos/Tropas) de 11,05 m.

Características
LCA
Desplazamiento: en rosca 10 toneladas, a plena carga 13 toneladas.
Dimensiones: eslora 12,6 m, manga 3,0 m, calado de 50 a 70 cm.
Planta motriz: dos motores de gasolina que desarrollaban 130 hp a dos ejes.
Prestaciones: velocidad máxima 7 nudos, autonomía de 95 a 150 km, según el estado de la mar.
Armamento: dos o tres ametralladoras.
Capacidad: 35 soldados con 360 kg de equipo.
Tripulación: 4 hombres.



Imperial War Museum

Una LCA de los Reales Infantes de Marina durante el vadeo del río Maas. Las especificaciones para estos buques de 10 toneladas surgieron de las deliberaciones de 1938 del Comité de Buques de Desembarco.

Imperial War Museum

Los LCA se reúnen para una revista de SM el Rey. En la mar, la LCA podía hacer pocos progresos y siempre se prefería el remolque. En condiciones ideales podían alcanzar siete nudos.

Buques de asalto del Eje

Aunque los planes alemanes del verano de 1940 incluían la invasión de Gran Bretaña, nunca consideraron a fondo el problema de una operación anfibia a gran escala. En cambio, los japoneses pensaban desde el principio en la importancia de la guerra anfibia ante cualquier futura adquisición territorial entre la miríada de islas del Pacífico.

Tanto los alemanes como los japoneses desarrollaron una amplia gama de buques útiles en la guerra anfibia que mostraron interesantes contrastes con sus equivalentes británicos y norteamericanos. Los alemanes sólo realizaron un desembarco importante, el asalto en abril de 1940 a Noruega. Al ser este país neutral, con defensas muy débiles, fue posible desembarcar desde los buques de guerra, destacamentos de tropas escogidas, simultáneamente y por sorpresa, en cada puerto importante. Una vez capturados, estos puertos se utilizaron inmediatamente para atracar buques de transporte ortodoxos que llevaban refuerzos, vehículos y suministros. En realidad, no fue un desembarco propiamente dicho contra defensas preparadas, como habría sido en el caso de la proyectada invasión de Gran Bretaña. «Proyectada» sin embargo, no es la palabra adecuada, ya que tal operación no había sido contemplada antes de la guerra y, como consecuencia de ello, los transportes marítimos tampoco eran los adecuados. Después de la captura de las cabezas de playa por las tropas asaltantes, la siguiente oleada dependía de unas 2 000 barcazas fluviales. Mientras que en esta misión podían considerarse idóneas, estas barcazas no estaban equipadas para cruzar el canal de la Mancha. Tenían unos bordos muy bajos, grandes escotillas con débiles tapas de madera, bodegas corridas sin doble fondo o manparos de separación, etcétera. A pesar de la posibilidad de instalárseles portalones para desembarcar las tropas, una compuerta proel era un asunto muy diferente, ya que abrir una cubierta de carros resultaba imposible al quedar por debajo de la línea de flotación. Si se abrían, se hundían con rapidez. Cualquier asalto que dependiera de tales lanchas habría necesitado una total superioridad aérea de modo que asegurase la ausencia de la *Royal Navy* y esto en las cercanías de las costas de Inglaterra era virtualmente imposible.

Una vez abandonada la operacion «León Marino», los alemanes no tenían motivos para montar otro asalto anfibio importante y la única lancha de desembarco verdadera se basó en la LCM aliada. En lugar de lentas LCA, los alemanes prefirieron desembarcar desde *Sturmboote* de 6 ó 14,5 m de eslora, construidas en madera sus tropas escogidas. De éstas, la mayor estaba preparada para llevar 40 soldados equipados a 25 nudos.

La barcaza F

Hubo dos tipos de buques portavehículos utilizados como lanchas utilitarias de tareas generales. El tipo marítimo fue la MFP, o *Marine Fahrprahm*. Los aliados la denominaron «barcaza F» y con frecuencia se la halló en el Mediterráneo, a donde se las había llevado en secciones desmontadas. Con una eslora de 50 m, tenían un calado de sólo 1,5 m. Presentaban una minúscula superestructura a popa, delante de la cual existía una larga sentina flanqueada por, comparativamente, altas brazolas y accesible a través de una rampa proel. La barcaza F podía montar un cañón tan potente como un *Flak* de 88 mm, junto con armas automáticas ligeras.

El transbordador Siebel, en realidad una lancha fluvial, también actuó en mar abierto. Era un buque muy simple, del estilo de un catamarán con dos pontones unidos y con una cubierta rectangular de 27 por 14,5 m de extensión. Efectivos pero lentos, podían llevar hasta 100 toneladas de carga a 9 nudos en condiciones favorables. Su armamento típico de un montaje cuátruple de 20 mm se veía a menudo aumentado de forma considerable por el armamento de los vehículos que transportaba y, al igual que las barcazas F, era un barco bastante marinero.

Japón, como potencia marítima con una amplia esfera de intereses, había realizado antes de la guerra bastantes proyectos relacionados con el problema del transporte de un ejército por mar. Un éxito inicial se considera la ubicua falúa clase «Daihatsu», fuertemente defendida, de fondo plano, con rampa proel y unas líneas desde luego derivadas de las de un pesquero. Podía presentar varias esloras, entre los 10 y 17 m, y equivalía a las LCA y LCM aliadas. La más empleada fue la de 14 m, lo suficientemente grande para transportar un vehículo acorazado ligero, diez toneladas de carga ó 70 soldados equipados. Estas falúas, impulsadas por una amplia gama de motores diesel y de gasolina, alcanzaban los siete u ocho nudos y se construyeron por miles, convertidas en esenciales para las guarniciones insulares japonesas.

Ya en 1935, los japoneses habían construido el *Shinshu Maru*, de aspecto anticuado, y sus derivados los primeros ejemplares de buques marítimos del mundo diseñados para transportar lanchas de desembarco. Podía almacenar a bordo 20 Daihatsu que se lanzaban a través de una rampa popel y se cargaban a través de portalones situadas en mitad del buque. Aunque de concepto bastante original, habrían sido de escasa utilidad en un desembarco con oposición; su éxito en China y durante los primeros meses de la segunda guerra mundial se debió a la superioridad local, bastante fuerte.

Imperial War Museum

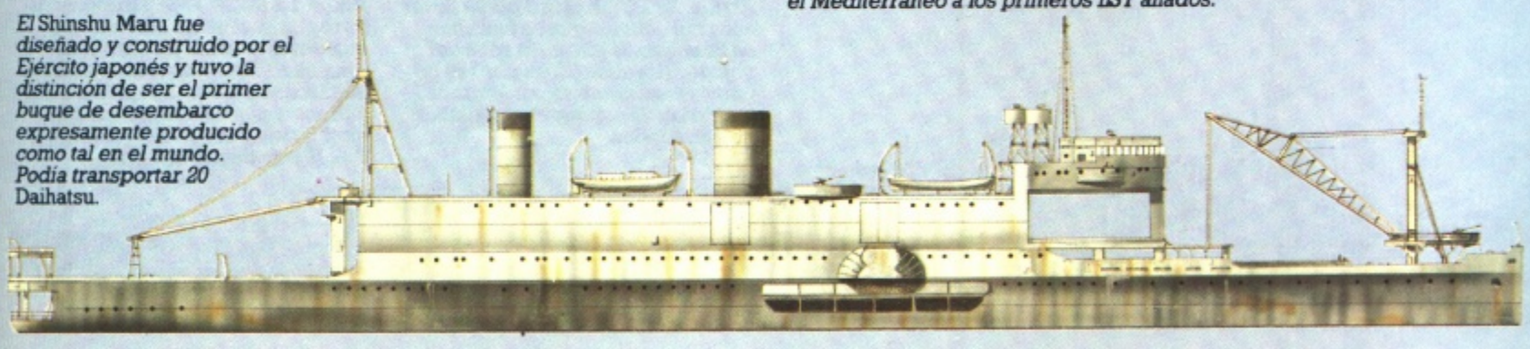
La clase T1, diseñada para transportar suministros a las guarniciones de las islas más solitarias, sufrió tanto como el resto de la Armada.

Los primeros intentos de diseñar un LST llevaron a la clase «Koryu Maru»; de 22 unidades, similares a los buques de cabotaje con motor popel y 63 m de eslora, aunque equipados con compuertas para desembarcar hasta cuatro carros de combate medios y un destacamento de soldados. Sin embargo, diseñados con las líneas de un buque convencional, tuvieron problemas al embarcar demasiada agua y llevaron a la aparición de las clases «T101» (diesel) y «T103» (vapor) con apariencias de disfrutar de velocidad. Con 80,4 m, eran más cortos que sus equivalentes aliados mientras que, proporcionalmente, exigían más espacio para la maquinaria y la superestructura. Algunos se ordenaron para el Ejército y otros para la Armada, pero el programa de construcción de 1944-45 llegó demasiado tarde para asistir a cualquier operación anfibia significativa, ya que por aquellas fechas tanto la superioridad aérea como marítima se habían perdido de forma irremediable. Sus 16 nudos de velocidad resultaron muy útiles a estos buques en las rutas de transporte de suministros que circundaban el laberinto de islas del nuevo imperio japonés.

Un transporte rápido, sin comparación en el bando aliado, fue el tipo «T1», del que se completaron 22 de los 46 planeados. Con 1 800 toneladas y 96 m de eslora, eran poco corrientes al tener amplias cubiertas en mitad del buque, unidas a una cubierta espaciosa popel que creaba una inclinación curvada hacia el agua. Así, las Daihatsu, los carros de combate anfibios e incluso los submarinos de bolsillo transportados en la cubierta de carga podían lanzarse al agua incluso con el buque en marcha. De nuevo, era un diseño ajustado a las operaciones a pequeña escala a las que los japoneses se vieron restringidos una vez perdida la iniciativa.

Imperial War Museum

El T149 fotografiado en marzo de 1944 durante unas pruebas. Estos buques de desembarco se basaron en las fotografías tomadas por los alemanes en el Mediterráneo a los primeros LST aliados.



***El* Shinshu Maru *fue diseñado y construido por el Ejército japonés y tuvo la distinción de ser el primer buque de desembarco expresamente producido como tal en el mundo. Podía transportar 20* Daihatsu.

GRAN BRETAÑA

Lancha de Desembarco Cañonera (LCG) y de Carros (Lanzacohetes) (LCT(R))

Durante los desembarcos el fuego artillero de apoyo nunca fue suficiente por lo que, para aprovechar el éxito de las conversiones de LCF, se equiparon 23 LCT(3) con dos cañones simples de 119 mm y así se entró en una nueva categoría de Lancha de Desembarco Cañonera (Grande) o LCG(L). Tenían montajes de antiguos destructores, mientras que los buques posteriores se rearmaron para tareas antisubmarinas. Los cañones estaban emplazados al mismo nivel en una nueva cubierta superior con profundos baluartes y la pieza de popa sólo presentaba arcos limitados en la manga. La telemetría era rudimentaria, pero la lancha necesitaba operar a cierta distancia de la playa, primero, para conseguir una trayectoria de caída para sus cañones y, segundo, para permanecer fuera del alcance de las armas enemigas (sobre todo, morteros), pues su pañol de munición se consideraba vulnerable.

Sirvieron bien en Europa por lo que también diez LCT(4) se convirtieron. Estas lanchas, más débiles, tenían más manga, lo que consentía una plataforma más estable. Disfrutaban de un solo director, con sus cañones de mayor calibre colocados por encima y dotados con un escudo completo. También se añadió blindaje adicional. Por desgracia, sólo uno se completó a tiempo para su empleo en Extremo Oriente.

La Lancha de Desembarco Cañonera (Media) o LCG(M) se diseñó para el avance directo y, a propósito, estaba protegida además de llevar en torres acorazadas simples dos cañones del Ejército de 25 ó 17 libras. Se las consideraba resistentes al fuego de retorno de calibre medio (en realidad no lo eran) y debían trabar contacto con objetivos durante el avance para después inundarse a fin de reducir la obra muerta todo lo posible y, una vez tocado fondo, disparar con precisión bajo la protección adicional que les facilitaba su inmersión parcial.

La más espectacular modificación de las LCT fue la Lancha de Desembarco de Carros (Lanzacohetes) o LCT(R). Se emplearon las LCT(2) y las LCT(3) y toda la parte delantera parecía una gigantesca caja de cervezas para el lanzamiento de cohetes de 792 ó 1 064 mm. De elevación y orientación fijas, las armas se disparaban desde una distancia de 3,2 km en 24 salvas.

Convertidas a partir de LCT(3) o de LCT(4), las Lanchas de Desembarco Cañoneras (Grandes) o LCG(G) se diseñaron para suministrar fuego de apoyo cercano en los desembarcos anfibios y contaban con un armamento compuesto por dos cañones simples de 119 mm.

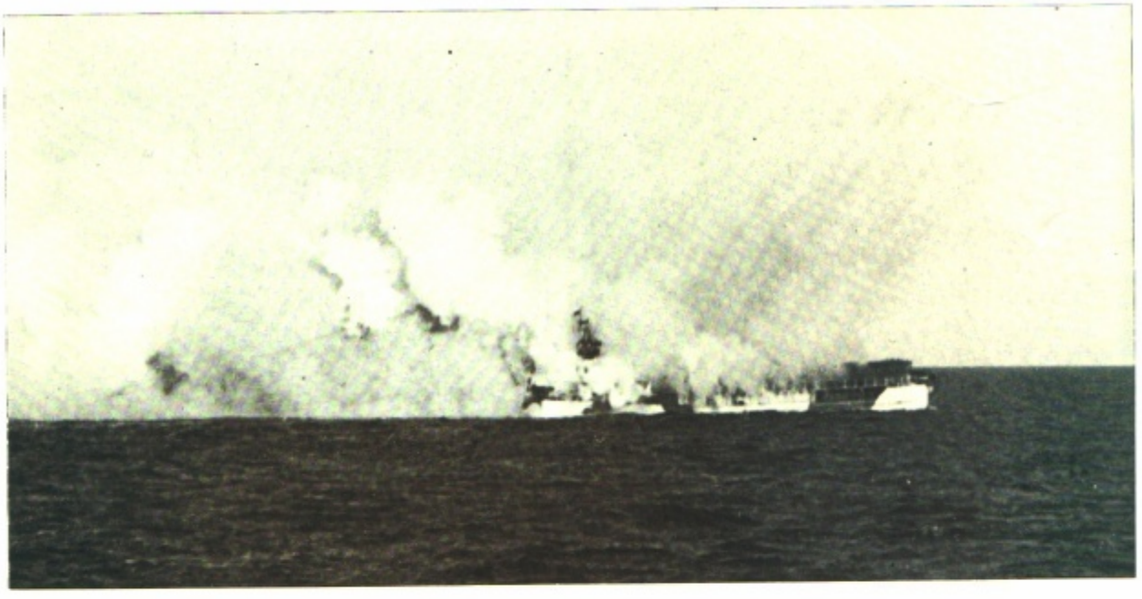
Características
LCG(L) Mk 3
Desplazamiento: a plena carga 495 toneladas.
Dimensiones: eslora 58,5 m, manga 9,4 m, calado de 1,1 a 1,8 m.
Planta motriz: dos motores diesel que desarrollaban 1 000 hp a dos ejes.
Prestaciones: velocidad máxima 10 nudos, autonomía 2 600 km a 8,5 nudos.
Armamento: dos cañones antiaéreos simples de 119 mm y uno o dos antiaéreos dobles de 20 mm.
Dotación: 47 hombres.

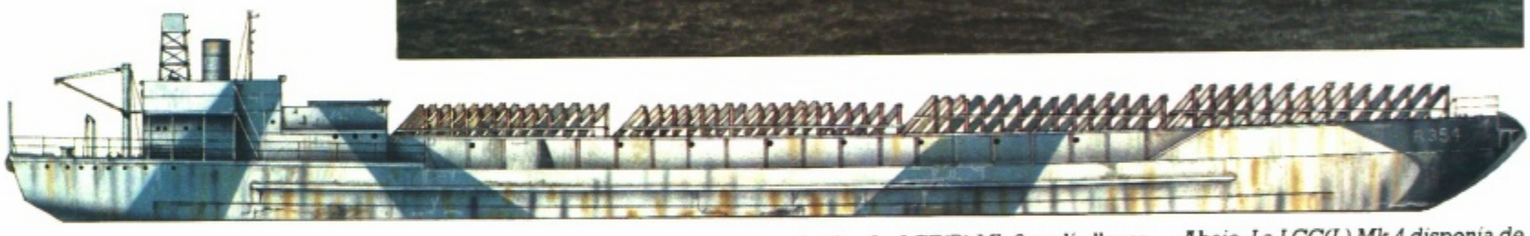
Derecha. La LCG(M) se diseñó de modo específico para enfrentarse a fortines enemigos, para lo que tenía dos torres con cañones contracarros de 17 libras o (como en la fotografía) de 25 libras.

Abajo. La más espectacular de todas las conversiones de lanchas de desembarco, la LCT(R) era capaz de lanzar cohetes de 127 mm.

Imperial War Museum

Imperial War Museum


Imperial War Museum



Arriba. La LCT(R) Mk 3 podía llevar unos mil cohetes que se lanzaban en 24 salvas. Nadie en la zona del objetivo (de unos 685 m por 145 m) podría sentirse seguro mientras 17 toneladas de explosivos estallaban a su alrededor.

Abajo. La LCG(L) Mk 4 disponía de torres normalmente servidas por infantes de marina y tuvieron un gran éxito. Más elaborado que su predecesor, el Mk 3, presentaba más montajes de 20 mm, una proa modificada y la potencia del cañón de 119 mm de popa.